Die Bedeutung des aktiven Veredelungsverkehrs für die deutsche Zahlungsbilanz und seine Problematik für die deutsche Industrie.

DISSERTATION

zur Erlangung des Staatswissenschaftlichen Doktorgrades
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Hansischen Universität Hamburg

vorgelegt von

ALBERT LEHMANN
aus Hamburg.

Hamburg 1939.

Gutachter: Prof. Dr. v. Mühlenfels.
Mitgutachter: Prof. Dr. Schulz-Kiesow.

Tag der mündlichen Prüfung: 28. April 1939.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Druck: Hansischer Gildenverlag, Hamburg 11, Catharinenstraße 21

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

A. Einleitung: Abgrenzung und Problemstellung der Untersuchung 5

B. Hauptteil 7

I. Die Bedeutung des aktiven Veredelungsverkehrs für die deutsche Zahlungsbilanz 7

a) Der Veredelungsverkehr als besonderer Sektor des deutschen Außenhandels 7

1. Allgemeine Darstellung des Veredelungsverkehrs 7

1. Die Begriffe „Veredelung" und „Veredelungsverkehr" 7
2. Wesen und Zweck des zollfreien Veredelungsverkehrs 8
3. Die Arten des Veredelungsverkehrs 9
4. Die Entstehungsgründe für den Veredelungsverkehr 12
5. Die gesetzlichen Bestimmungen über den Veredelungsverkehr in Deutschland 14
6. Die Problematik der Statistik des Veredelungsverkehrs .. 16

2. Der Veredelungsverkehr und die Lehren vom Außenhandel .. 20

1. Das Verhältnis des Veredelungsverkehrs zu den Freihandelsargumenten 20
2. Das Verhältnis des Veredelungsverkehrs zu den Argumenten für den Schutzzoll 21
3. Zusammenfassung 21

3. Die Entwicklung des aktiven Veredelungsverkehrs in Deutschland seit dem Vereinszollgesetz 23

1. Die Entwicklung bis zur Einführung der „kleinen" Zollvorlage 23
2. Die Entwicklung bis in die Weltwirtschaftskrise 29
3. Die Entwicklung seit der politischen Neugestaltung in Deutschland 32

4. Der Umfang des aktiven Veredelungsverkehrs in einzelnen Industriezweigen 34

1. Allgemeine Betrachtung 34
2. Der aktive Veredelungsverkehr in den Produktionsindustrien 37
aa) Die eisenverarbeitende Industrie 37
bb) Die Maschinenindustrie 38
cc) Die Nichteisenmetallindustrien 39
dd) Die Mineralölindustrie 40
3. Die Konsumgüterindustrien 41
aa) Die Textilindustrie 41
bb) Die Nahrungs- und Genußmittelindustrien 43
cc) Die chemische Industrie 44
4. Umfang und Bedeutung des aktiven Veredelungsverkehrs für die Seehafenindustrie in Hamburg insbesondere 45

Seite

5. Art, Umfang und gesetzliche Voraussetzungen des aktiven Veredelungsverkehrs Deutschlands mit verschiedenen Ländern .. 51

1. mit Großbritannien .. 51
2. mit Frankreich .. 54
3. mit den Vereinigten Staaten von Amerika .. 55
4. mit Italien .. 57
5. mit der Schweiz .. 58
6. mit Polen und Danzig .. 59
7. mit den Niederlanden .. 61
8. mit Belgien—Luxemburg .. 62
9. mit der Tschechoslowakei .. 63
10. mit wichtigen Wirtschaftsräumen .. 64

b) Die Auswirkungen des aktiven Veredelungsverkehrs auf die deutsche Zahlungsbilanz .. 66

1. Die deutsche Zahlungsbilanz und ihre strukturellen Veränderungen seit dem Kriege .. 66
1. Die Bedeutung und die einzelnen Posten der deutschen Zahlungsbilanz .. 66
2. Die strukturellen Veränderungen der deutschen Zahlungsbilanz seit dem Kriege .. 68

2. Der Veredelungsverkehrserlös als „Zahlungsbilanzposten" in den Jahren seit 1933 und seine Bedeutung .. 71

1. Das Problem des Zahlungsbilanzausgleichs und der aktive Veredelungsverkehr .. 71
2. Die zahlungsbilanzmäßige Bedeutung des aktiven Veredelungsverkehrs seit 1933 .. 73
aa) Allgemeines .. 73
bb) Zahlungsbilanz und aktiver Veredelungsverkehr im Jahre 1933 .. 74
cc) im Jahre 1934 .. 76
dd) im Jahre 1935 .. 77
ee) im Jahre 1936 .. 78
ff) im Jahre 1937 .. 79

3. Die Hemmnisse für den aktiven Veredelungsverkehr und ihre Wirkungen auf die deutsche Zahlungsbilanz .. 80

1. Die Mängel in den gesetzlichen Bestimmungen des Veredelungsverkehrs .. 80
2. Die handelspolitischen Maßnahmen des Auslandes .. 82
3. Die währungspolitischen Maßnahmen des Auslandes .. 83
4. Das Transferproblem im internationalen Zahlungsverkehr und die Verrechnungsabkommen .. 84
5. Die deutsche Devisenbewirtschaftung .. 86
aa) Die Grundzüge der deutschen Devisenbewirtschaftung .. 86
bb) Die devisengesetzlichen Bestimmungen über den aktiven Veredelungsverkehr .. 87
cc) Die Wirkungen auf den aktiven Veredelungsverkehr als „Zahlungsbilanzposten" .. 89

4. Zusammenfassung und Würdigung der Bedeutung des aktiven Veredelungsverkehrs für die deutsche Zahlungsbilanz .. 90

II. Die Problematik des aktiven Veredelungsverkehrs für die deutsche Industrie .. 92

a) Die Bedeutung des industriellen Standorts für den aktiven Veredelungsverkehr und des aktiven Veredelungsverkehrs für die industrielle Standortsentwicklung .. 92

Seite

1. Die Bedeutung des industriellen Standorts für den aktiven Veredelungsverkehr 92
2. Die Bedeutung des aktiven Veredelungsverkehrs für die industrielle Standortsentwicklung 96

b) Die Problematik des aktiven Veredelungsverkehrs für die deutsche Industrie unter besonderer Berücksichtigung volkswirtschaftlicher Argumente 97

1. Der aktive Veredelungsverkehr als Mittel zur Arbeitsbeschaffung und die Probleme 97
2. Der aktive Veredelungsverkehr als Mittel der Ausfuhrförderung und die Probleme 99
3. Der aktive Veredelungsverkehr und das deutsche Rohstoffproblem 101

c) Die zwischenbetrieblichen Probleme beim aktiven Veredelungsverkehr 102

1. Der aktive Veredelungsverkehr und die Kartellpolitik der deutschen Industrie 102
2. Die gegensätzliche Stellungnahme der rohstofferzeugenden und der verarbeitenden Industrie gegenüber dem aktiven Veredelungsverkehr 103

d) Die innerbetrieblichen Probleme beim aktiven Veredelungsverkehr 105

1. Das Kostenproblem beim aktiven Veredelungsverkehr 105

1. Die Tarifpolitik der Reichsbahn und der aktive Veredelungsverkehr 105
2. Die deutsche Steuerpolitik und der aktive Veredelungsverkehr 106
3. Die deutsche Lohn- und Preispolitik und der aktive Veredelungsverkehr 108

2. Das Finanzierungsproblem beim aktiven Veredelungsverkehr .. 110

1. Die Bedeutung des ausländischen Kredits für den aktiven Veredelungsverkehr 110
2. Die Möglichkeiten der Finanzierung des aktiven Veredelungsverkehrs 112

C. Schlußteil: Ausblick (unter besonderer Berücksichtigung der Eingliederung Österreichs und des Sudetenlandes in das deutsche Reichsgebiet) 114

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548128_0229

A. Einleitung:

ABGRENZUNG UND PROBLEMSTELLUNG DER UNTERSUCHUNG.

Nach dem gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwung, den Deutschland seit dem politischen Umbruch dank der genialen Führung Adolf Hitlers erfahren hat, müssen wir auch heute, trotz blühenden Handels und überall rauchender Schlote, trotz Arbeitermangels in Industrie und Landwirtschaft nach qualvollen Jahren einer erdrückenden Arbeitslosigkeit, immer noch einem Sorgenkind größte Aufmerksamkeit schenken — Deutschlands Außenhandel. Nicht etwa, daß nur der Berufsstand der Im- und Exporteure in einer manchmal bedauernswerten Notlage wäre, im übrigen aber die nationalsozialistische Wirtschaftspolitik, dem Streben nach Autarkie folgend, dem Außenhandel kein großes Gewicht mehr beizumessen brauche. Für Deutschland bedeutet der Außenhandel vielmehr eine Lebensfrage und eine absolute Autarkie können und wollen wir nicht erreichen. „Deutschland will nicht autark sein; es legt Wert darauf, Anteil zu haben an allen Früchten und Erzeugnissen, die die Erde in so reichem Maße hervorbringt".[1] Mit Recht soll uns zwar der zweite Vierjahresplan von der Einfuhr ausländischer Rohstoffe weitestgehend unabhängig machen, aber nicht umsonst hat der Führer und Reichskanzler in seiner Nürnberger Proklamation im September 1936 in doppelter Hinsicht die Lebensnotwendigkeit des Außenhandels für unsere Volkswirtschaft auf das eindringlichste begründet. „Deutschland hat infolge seiner hohen Bevölkerungsdichte und seines unzureichenden Lebensraumes auf die Dauer einen Zuschußbedarf an Nahrungsmitteln, der zwar durch die Anstrengungen des deutschen Bauerntums verringert, aber nie ganz beseitigt werden kann. Es hat weiterhin einen Mangel an wichtigen industriellen Rohstoffen, die in Deutschland nicht oder nur in geringem Umfange vorhanden sind."[2] Da wir aber weder Gold- noch Devisenreserven in ausreichender Menge haben, bleibt „auf längere Sicht der einzige Gegenposten für die Befriedigung dieses dringlichen Einfuhrbedarfs der Export."[3] Die Pflege und Förderung der Ausfuhr muß daher eine der vornehmsten Aufgaben unserer

---

1 Rudolf Eicke: Warum Außenhandel? Berlin 1937. S. 98.

2 Bericht der Reichs-Kredit-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Berlin, an der Jahreswende 1936/37. S. 69.

3 Ebenda. S. 69.

Wirtschaftspolitik sein. „Die Industrie muß an dem Bestreben zu exportieren festhalten, und zwar auch dann, wenn sie bis unter das Dach mit Inlandsaufträgen versehen ist."[4]

Nun fehlt es deutscherseits bestimmt nicht immer an gutem Willen, denn viele am Außenhandel beteiligten Stellen tun ihr Möglichstes, um die Außenhandelsumsätze zu steigern und das nicht ohne Erfolg, wie uns die Handelsstatistiken klar erkennen lassen, aber es bedarf doch für manchen immer wiederkehrender Ermahnungen. Solche Bestrebungen müssen aber erheblichen Schwierigkeiten entgegentreten in einer Zeit, in der fast alle am Welthandel beteiligten Länder dazu übergegangen sind, ihre Volkswirtschaften durch hohe Schutzzollmauern vor dem Eindringen fremder Erzeugnisse zu sichern. Aus diesem Grunde fällt dem sog. zollfreien Veredelungsverkehr eine ganz besondere Bedeutung im internationalen Handel und vor allem im deutschen Außenhandel zu. Auch gehört der Veredelungsverkehr seit dem Kriege im Rahmen der Zoll- und Handelspolitik zu denjenigen Fragen, die „durch die politische Zerstückelung Mitteleuropas und seines wichtigsten Kernes, Deutschland, eine ganz neue Bedeutung gewonnen haben".[5] Aber gerade heute ist der Veredelungsverkehr von ganz besonderer Wichtigkeit, weil „vom wirtschaftlichen Standpunkt aus die Zollbefreiung im Wege des Veredelungsverkehrs die weitaus wichtigste ist. Während es sich bei sämtlichen anderen für die Beteiligten in der Regel nur um mehr oder weniger vereinzelte Fälle handelt, gewährt der Veredelungsverkehr oftmals dem Berechtigten laufende Vergünstigungen von so erheblichem Umfange, daß von ihnen sein wirtschaftliches Fortbestehen abhängt und daß sie fühlbare Wirkungen auf die gesamte Volkswirtschaft auszuüben imstande sind".[6] Daneben bietet der Veredelungsverkehr im besonderen Maße die Möglichkeit, deutsche Arbeit als wichtigstes deutsches „Exportgut" auszuführen und einen erhöhten Devisenanfall zu gewährleisten. Aus diesem Grunde erscheint uns heute eine Untersuchung über die Bedeutung des für uns aktiven Veredelungsverkehrs für die deutsche Zahlungsbilanz als besonders wichtig.

Wir beschränken uns dabei auf den sog. aktiven Veredelungsverkehr, weil dieser, wie gesagt, als Devisenbringer besondere Aufmerksamkeit verdient. Mit dieser Untersuchung wird sich der erste Hauptteil unserer Ausführungen befassen, wobei neben einführenden Darstellungen über den Veredelungsverkehr im allgemeinen die Entwicklung des aktiven Veredelungsverkehrs seit dem Vereinszollgesetz, seinem Umfang in den einzelnen Industriezweigen sowie seine Anwendung mit verschiedenen Ländern vorauszuschicken sein wird. Im zweiten Hauptteil soll dann die Problematik des aktiven Veredelungs-

---

[4] Rudolf Eicke: A. a. O., S. 100.

[5] S. Tschierschky: Neuordnung des zollfreien Veredelungsverkehrs. Weltwirtschaftszeitung Nr. 30, v. 28. 7. 1922. S. 581.

[6] Lösener und Lottner: Grundriß des deutschen Zollrechts. Hamburg/Leipzig 1938. S. 146.

verkehrs für die deutsche Industrie herausgestellt und im Lichte der widerstreitenden Interessengegensätze beurteilt werden. Schließlich ist durch die Eingliederung Österreichs und des Sudetenlandes in das deutsche Reichsgebiet eine neue Lage auch für den Veredelungsverkehr geschaffen, was im Schlußteil besondere Würdigung finden wird.[7]

B. Hauptteil:

I. DIE BEDEUTUNG DES AKTIVEN VEREDELUNGSVERKEHRS FÜR DIE DEUTSCHE ZAHLUNGSBILANZ.

a) Der Veredelungsverkehr als besonderer Sektor des deutschen Außenhandels.

1. Allgemeine Darstellung des Veredelungsverkehrs.

1. Die Begriffe „Veredelung" und „Veredelungsverkehr".

Die deutsche Volkswirtschaft ist ihrem Charakter nach — im weitesten Sinne des Wortes — eine ausgesprochene Veredelungswirtschaft, Deutschland ein „typisches Veredelungsland",[1] das sich vornehmlich mit der Be- und Verarbeitung von Roh- und Halbfabrikaten inländischer und ausländischer Herkunft befaßt. Es mag daher bei flüchtiger Betrachtung die Vermutung naheliegen, als käme dem sog. Veredelungsverkehr in Deutschland eine ganz überragende Bedeutung hinsichtlich seines Anteils an der Erstellung des Sozialproduktes zu. Das ist aber bei weitem nicht der Fall, da der gebräuchliche Begriff „Veredelungsverkehr" nur einen sehr viel engeren Kreis von Vorgängen bezeichnet.

Es handelt sich bei dem Begriff „Veredelungsverkehr" lediglich um einen zolltechnischen Ausdruck für einen besonderen Handelsverkehr mit dem Ausland, bei dem seitens der Zollbehörden für ganz bestimmte Produkte und Personen unter strenger Kontrolle Zollfreiheit gewährt wird. „Veredelung im zollrechtlichen Sinne ist jede Bearbeitung und Verarbeitung einer Ware. Dabei ist es gleichgültig, in welchem Erzeugungsstadium sich die Ware befindet und um wie viele Stufen die Ware auf dem Wege vom Rohstoff zum fertigen Erzeugnis durch die Bearbeitung oder Verarbeitung gefördert wird".[2] Aus diesem Grunde wird der Begriff den wirklichen wirtschaftlichen Vorgängen nicht immer gerecht. So kann man häufig beobachten, daß der inländische Materialaufwand den Wert der ausländischen Bestand-

---

[7] Bei Abschluß der Arbeit Mitte März 1939 wurden wir durch das Ereignis der Eingliederung Böhmens und Mährens in das deutsche Reichsgebiet überrascht. Eine kurze Würdigung der Bedeutung dieser Wandlung wird daher ebenfalls noch im Schlußteil erfolgen.

[1] So Rudolf Eicke: A. a. O., S. 6.

[2] C. Claren: Der zollfreie Veredelungsverkehr mit dem Auslande. Berlin 1931. S. 19.

teile beträchtlich übersteigt, „so daß die Frage nicht unberechtigt erscheint, ob bei dieser Sachlage überhaupt noch von einer Veredelung der ausländischen Erzeugnisse gesprochen werden kann".[3] Allgemein kann man den Veredelungsverkehr mit den Worten Jessens definieren als „die Einfuhr von Waren aus dem Ausland sowie die Ausfuhr von Waren aus dem Binnenland nach dem Ausland zum Zwecke der Vornahme einer Bearbeitung oder Verarbeitung mit folgender Wiederausfuhr. bzw. Wiedereinfuhr",[4] wobei zu bemerken ist, daß es sich um einen amtlich vorgemerkten Verkehr handelt, der Waren erfaßt, die an und für sich zollpflichtig sind, aber in den Genuß der Zollfreiheit kommen sollen; denn nur solche Waren sind zollrechtlich beachtlich. Aus diesem Grunde spricht man besser von „zollfreiem Veredelungsverkehr". Nur ein solcher, und zwar der für Deutschland aktive Veredelungsverkehr, wird unseren späteren Untersuchungen unterzogen sein.

2. Wesen und Zweck des zollfreien Veredelungsverkehrs.

Stellen wir nun nach dem bisher Gesagten kurz das Wesen des zollfreien Veredelungsverkehrs heraus, so können wir feststellen, daß „die Roh- bzw. Halbfabrikate, die an sich mit einem Eingangszoll belastet sind, von diesem bei der Einfuhr zum Zwecke ihrer Veredelung mit der Maßgabe befreit werden, im veredelten Zustande wiederum unter Wahrung einer mehr oder minder strengen Identitätskontrolle außer Landes geführt zu werden".[5] Der Veredelungsverkehr stellt damit eine handelspolitische Maßnahme dar, die „bestimmte Verwendungszwecke von der Zollbelastung befreien soll, insbesondere die Exportindustrien von der Belastung durch Zölle auf ihre Produktionsmittel".[6] Es sollen dadurch, mit anderen Worten, „unerwünschte mit dem Zollsystem zusammenhängende Wirkungen bzw. unvermeidlich verbundene Härten aufgehoben, in den meisten Fällen den beteiligten Wirtschaftszweigen überhaupt erst die Möglichkeit verschafft werden, bei der Ausfuhr von Fertigerzeugnissen mit ausländischen Unternehmern in Wettbewerb zu treten".[7] Das gilt vornehmlich für Länder mit hohen Schutzzöllen und ganz besonders dann, wenn ein Land über einen Produktionsapparat verfügt, der weit über den Inlandsbedarf hinaus erzeugen kann, wie dies am ausgeprägtesten beim deutschen Beispiel erkennbar ist. Es ist daher nicht ganz richtig, wenn Goldschmidt behauptet: „In jedem Falle hatte der Veredelungsverkehr ganz allgemein das Ziel, die inländische Produktion zu steigern ..."[8]

---

[3] Wirtschaft und Statistik. 16. Jahrg. Berlin 1936. S. 276.

[4] Jens Jessen: Veredelungsverkehr. Wörterbuch der Volkswirtschaft. 4. Aufl. Bd. III. Jena 1933. S. 673.

[5] S. Tschierschky: Der zollfreie Veredelungsverkehr in der Textilveredelungsindustrie. Düsseldorf 1901. S. 5.

[6] Gottfried Haberler: Der internationale Handel. Berlin 1933. S. 261.

[7] C. Claren: A. a. O., S. 17.

[8] Walter Goldschmidt: Die deutsche Wollindustrie nach dem Kriege und die Wichtigkeit des Veredelungsverkehrs. Berlin 1925. Manuskript (Diss.) S. 81.

Das ist vielleicht in den Krisenjahren nach dem Kriege der Fall gewesen, keineswegs aber war das vor dem Kriege oder gar heute immer Ziel des Veredelungsverkehrs. Es wurden ausländische Roh- und Halbfertigprodukte herangezogen mit dem Ziel, die Überkapazität des deutschen Produktionsapparates unter gleichzeitiger Einspannung in den Export auszunutzen. Hauptziel war daher stets, die Exportindustrie in die Lage zu versetzen, bei Verwendung ausländischer Rohstoffe und Halbfabrikate, auf die bei der Rohstoffarmut Deutschlands nun einmal nicht verzichtet werden kann, auf dem Weltmarkt erfolgreich aufzutreten; denn Deutschland mußte vor dem Kriege bekanntlich „entweder Menschen oder Waren exportieren" und heute, wo in Deutschland die Arbeitslosigkeit restlos beseitigt ist, ist die Lösung des Rohstoff- und Devisenproblems die prekärste Frage. Der Veredelungsverkehr kann als brauchbares Mittel zur Lösung solcher Probleme herangezogen werden, die damit verbundene Produktionssteigerung kann dabei jedoch nur als Sekundärwirkung betrachtet werden.

3. Die Arten des Veredelungsverkehrs.

Grundsätzlich ist wie beim Zolltarif zwischen dem autonomen und vertragsmäßigen Veredelungsverkehr zu unterscheiden. Während der autonome Veredelungsverkehr durch Beschluß der gesetzgebenden inländischen Körperschaft generell geregelt wird, beruht der vertragsmäßige Veredelungsverkehr auf Handels- und Zollverträgen mit dritten Ländern. „Die Vereinbarung kann den Veredelungsverkehr im ganzen regeln oder, was in der Praxis üblicher ist, sich auf einzelne Industrien ... und innerhalb dieser wieder auf einzelne Arbeitsvorgänge beschränken".[9] Dabei ist häufig „ein Ineinandergreifen der beiderseitigen Zugeständnisse vereinbart, so daß für denselben Arbeitsvorgang der eine Staat die zollfreie Einfuhr zur Veredelung, der andere die zollfreie Wiedereinfuhr nach erfolgter Veredelung gestattet".[10]

Beim Veredelungsverkehr unterscheidet man ferner je nach der Richtung der Warenbewegung zwischen aktivem und passivem Verkehr. Vom aktiven Veredelungsverkehr spricht man dann, „wenn die Ware aus dem Ausland eingeführt, im Inland veredelt und alsdann wieder ausgeführt werden soll".[11] Beim passiven Veredelungsverkehr handelt es sich um den Fall, daß „eine inländische Ware ins Ausland ausgeführt und nach dort erfolgter Veredelung wieder eingeführt werden soll".[12] Beim aktiven Veredelungsverkehr ist zu berücksichtigen, für wessen Rechnung die Veredelung vollzogen wird. Einerseits kann der Veredler Waren für eigene Rechnung zur Veredelung in einem inländischen Betriebe im Auslande kaufen und nach Vollendung

9 F. Lusensky: Der zollfreie Veredelungsverkehr. Berlin 1903. S. 7.

10 F. Lusensky: Zeit- und Streitfragen auf dem Gebiete des zollfreien Veredelungsverkehrs. Deutsche Wirtschaftszeitung Nr. 9, v. 1. Mai 1905. S. 410.

11 C. Claren: A. a. O., S. 19.

12 Ebenda: A. a. O., S. 19.

des Veredelungsprozesses wieder nach dem Ausland ausführen. Diesen Vorgang nennt man Eigenveredelungsverkehr, wobei es jedoch gleichgültig ist, ob der Inländer die Ware selbst veredelt oder von einem anderen im Inlande für eigene Rechnung im Lohn veredeln läßt. Ausschlaggebend ist in solchen Fällen stets das Außenverhältnis des Inländers zum Ausländer. Andererseits kann aber ein ausländischer Unternehmer Waren zwecks Veredelung an einen inländischen Veredler für eigene Rechnung senden, damit dieser sie im Lohn veredeln und danach wieder an den ausländischen Auftraggeber zurücksenden und dafür dann den vereinbarten Lohn empfangen kann. Hier handelt es sich um einen Lohnveredelungsverkehr. „Im Lohnveredelungsverkehr kommt der eigentliche Sinn des Veredelungsverkehrs am deutlichsten zum Ausdruck; dieser ist die Ausnutzung der billigeren Arbeit, gleichgültig, auf welchem Moment die größere Billigkeit im Einzelfall beruht, die in dem gesamten Arbeitspreis zum Ausdruck kommt, also auf niedrigeren Löhnen sowohl wie auf niedrigerem Zinsfuß, aber auch auf vollkommeneren Arbeitsmethoden beruhen kann".[13] Dabei ist wichtig, daß der Ausländer während des ganzen Vorgangs Eigentümer der Ware bleibt und das Verfügungsrecht darüber behält. Erwähnt werden muß ferner, daß unter den oben gewählten Bezeichnungen „Inländer" bzw. „Ausländer" nicht die verschiedenen Staatsangehörigkeiten der am Veredelungsverkehr Beteiligten zu verstehen sind, sondern die Lage der Geschäftsbetriebe im staatsrechtlichen Sinne. Das ist entscheidend für die Feststellung, auf wessen Rechnung die Veredelung vorgenommen wird. Die Unterscheidung zwischen Eigen- und Lohnveredelungsverkehr ist aber wegen ihrer verschiedenen Voraussetzungen außerordentlich wichtig. Auf diese Probleme wird später einzugehen sein. Neben diesen wichtigen Unterscheidungen im Veredelungsverkehr gibt es noch eine Unmenge anderer, die teils der näheren Bezeichnung der bereits erwähnten dienen, teils Abarten darstellen, aber auch solche, die ganz unzutreffend in ihrer Bezeichnung sind und mit dem zolltechnischen Begriff gar nichts zu tun haben. So sprach man kurz nach dem Kriege vielfach von einem Kreditveredelungsverkehr und wollte diesen dem Lohnveredelungsverkehr gegenüberstellen. Dieser sollte beispielsweise dann vorliegen, wenn „ein ausländischer Kaufmann einem deutschen Fabrikanten einen Rohstoff kreditierte, um später die aus dem Rohstoff hergestellte Ware dem deutschen Fabrikanten abzukaufen und den Kredit mit dem Kaufpreis zu verrechnen".[14] Man ging sogar so weit, von einem Kreditveredelungsverkehr ohne Identitätsnachweis zu sprechen, der dann vorliegen sollte, „wenn der kreditierende Rohstofflieferant nicht die aus dem hingegebenen Rohstoff hergestellte Ware, sondern irgendein anderes Fertigfabrikat von seinen Vertragsgegnern

[13] Jens Jessen: A. a. O., S. 673.

[14] Süddeutsche Industrie-, Export- und Handelszeitung. Mannheim. Die Zukunft des Veredelungsverkehrs zwischen Deutschland und der Schweiz Nr. 24 vom 15. 12. 1921.

unter Verrechnung des Kaufpreises mit dem Kredit bezieht".[15] Es liegt auf der Hand, daß solche Verkehre, die reine Kompensationsgeschäfte darstellen, nichts mit dem zolltechnischen Veredelungsverkehr zu tun haben und lediglich dazu beitragen, die an und für sich vielfach bestehenden Unklarheiten über den Veredelungsverkehr noch zu vergrößern. Auch ist die Bezeichnung Veredelungsverkehr für die Veredelung zollfreier Waren unzweckmäßig, da zollpolitisch, wie oben bereits ausgeführt, dieser Vorgang nicht interessiert. Dieser Verkehr verdankt sein Entstehen den Ein- und Ausfuhrverboten. Hier wird nicht die ohnehin schon vorhandene Zollfreiheit erstrebt, sondern es soll vielmehr ausnahmsweise Einfuhrfreiheit eintreten bzw. allenfalls ein Erlaß der Ausfuhrabgaben stattfinden. „Hier haben wir es mit einem Institut der Aus- und Einfuhrkontrolle, nicht mit einem solchen des Zollwesens zu tun".[16]

Die übrigen Arten, die gewissermaßen nur einer näheren Bezeichnungsabgrenzung dienen, sollen hier nur kurz angeführt werden. So unterscheidet man zwischen ständigem und nichtständigem Veredelungsverkehr. Ersterer liegt vor, wenn „die Warenmenge, die veredelt werden soll, nicht begrenzt und die Dauer des Verkehrs nicht auf eine bestimmte Zeit beschränkt"[17] ist, dagegen wird bei nichtständigem Veredelungsverkehr „die Dauer des Verkehrs auf einen bestimmten Zeitraum, in gewissen Fällen auch die Warenmenge, die veredelt werden soll, begrenzt".[18] Weiter unterscheidet man den Stück- und Mengenveredelungsverkehr, wobei, wie die Ausdrücke besagen, alle einzelnen Stücke bzw. die von der Gesamtmenge fortlaufend abgeschriebenen Mengen zur Wiederausfuhr gelangen. Spielt sich die Veredelung einer Ware in derselben Produktionsstufe ab, so bezeichnet man diesen Prozeß als einstufigen Veredelungsverkehr. Durchläuft die Ware während ihrer Veredelung bis zum Fertigfabrikat mehrere Stufen, wird sie also in ihrer Wesensart ein oder mehrere Male wesentlich verändert, so spricht man von mehrstufigem Veredelungsverkehr. Von besonderer Bedeutung ist ferner der sog. Transitveredelungsverkehr, „bei dem die zur Verarbeitung oder Veredelung im Inlande eingeführte Ware nach der Fertigstellung nicht mehr nach dem Ursprungslande zurückgeht, sondern in ein drittes Land weitergeleitet wird",[19] im Gegensatz zum sog. Retourveredelungsverkehr, „bei dem die Waren nach erfolgter Veredelung wieder in ihr Herkunftsland zurückkehren".[20] Neben dem Veredelungsverkehr gibt es den ihm artverwandten Reparatur- oder Ausbesserungsverkehr, wogegen der

---

15 Süddeutsche Industrie-, Export- und Handels-Zeitung. Mannheim. Die Zukunft des Veredelungsverkehrs zwischen Deutschland und der Schweiz. Nr. 24 v. 15. 12. 1921.

16 Ebenda.

17 C. Claren: A. a. O., S. 20.

18 Ebenda. S. 20.

19 Josef Gruntzel: System der Handelspolitik. Wien 1928. S. 439.

20 S. Tschierschky: Der zollfreie Veredelungsverkehr in der Textil.-Ind., a. a. O., S. 12.

sog. unechte Veredelungsverkehr, der, wie der Name erkennen läßt, kein zollfreier Veredelungsverkehr ist, den Zweck hat, Härten des Zolltarifs auszugleichen, die darin bestehen, „daß eine bearbeitete oder vervollkommnete Ware mit einem geringeren Zoll belastet ist als die unbearbeitete Ware oder daß die Zollbelastung die gleiche ist".[21] „Diese Härte wird im unechten Veredelungsverkehr dadurch beseitigt, daß die aus dem Ausland eingeführte Ware nach im Zollinland erfolgter Veredelung ... nach dem Zollsatz für die veredelte Ware oder, wenn die Zollsätze für die unveredelte und die veredelte Ware gleich sind, mit dem niedrigeren Gewicht im veredelten Zustande verzollt wird".[22] Dabei ist dem Bearbeiter von vornherein gestattet, die Ware nach erfolgter Veredelung im Inlande abzusetzen. Dieser Verkehr fällt nicht unter die zollrechtlichen Bestimmungen. Er sei nur der Vollzähligkeit wegen genannt.[23]

4. Die Entstehungsgründe für den Veredelungsverkehr.

Bei der Frage nach den Gründen, die ursprünglich einen Veredelungsverkehr entstehen ließen, müssen wir in die Zeit des Merkantilismus zurückblicken. In jener Zeit finden wir in Frankreich die ersten Spuren eines zollfreien Veredelungsverkehrs. „In Frankreich wurde schon unter Colbert (in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts) gestattet, gewisse Materialien auf bestimmte Zeit zollfrei einzuführen, wofern sie in bearbeitetem Zustande wieder exportiert würden".[24] In Deutschland finden wir ihn schon lange vor dem Vereinszollgesetz von 1869. „Seinem Wesen nach konnte sich (aber) ein Veredelungsverkehr erst da ausgestalten, wo die Staaten von Binnenzöllen zu Grenzzöllen übergingen".[25] Diese Entwicklung begann bekanntlich in Deutschland im zweiten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts und fand ihren Abschluß im Deutschen Zollverein. „Mußte die einstmals unvollkommene Entwicklung des Gewerbewesens in den alten deutschen Einzelstaaten ... die Möglichkeit zu einer Durchbrechung des Zollsystems durch das Mittel des Veredelungsverkehrs schaffen, so war das Bedürfnis nach seiner weiteren Beibehaltung nach Gründung des Zollvereins bei denjenigen Einzelstaaten nicht geschwunden, die mit außerhalb des deutschen Zollvereins gelegenen Staaten wirtschaftlich inniger ver-

---

[21] Merks-Hoffmeister: Die Technik des zollfreien Veredelungsverkehrs. Hamburg 1930. S. 34.

[22] C. Claren: A. a. O., S. 21.

[23] Vgl. im übrigen zu den bisherigen Ausführungen des allgemeinen Teils die ausführlichen Darstellungen über den Veredelungsverkehr von:
F. Lusensky: A. a. O. — S. Tschierschky: Die Neuordnung des zollfreien Veredelungsverkehrs. Göttingen 1904. — E. Niendorf: Der zollfreie Veredelungsverkehr. Hamburg 1913. — Wilhelm Brümmer: Der Veredelungsverkehr mit dem Ausland, Berlin 1925, und Handbuch der Staatswissenschaften. 3. Aufl. 1928. S. 529 ff. — Merks-Hoffmeister: A. a. O. — C. Claren: A. a. O.

[24] M. v. Engel: Der Veredelungsverkehr des österreichisch-ungarischen Zollgebietes. Wien 1904. S. 16.

[25] Benno Schmidt: Zur Geschichte des deutschen Veredelungsverkehrs. Zeitschr. f. d. Staatsw. 62. Jahrg. 1906. S. 61.

bunden waren als mit Vereinsstaaten".[26] Es war zunächst die wirtschaftliche Verbundenheit gewerblich fortgeschrittener Grenzbezirke mit den anstoßenden Grenzbezirken des Auslandes, die bei schützenden Zollmauern das Bedürfnis nach einem zollfreien Veredelungsverkehr entstehen ließ. Er stellte damit eine Erweiterung des sog. kleinen Grenzverkehrs dar, wenn auch stark auf den Einzelfall spezialisiert; denn „geschichtlich erwachsen ist der Veredelungsverkehr (in einem gewissen Umfang jedenfalls) aus dem Grenzverkehr, der eine Notwendigkeit war, teils infolge der Unterschiede in der industriellen Entwicklung zweier angrenzender Länder, teils aber auch vielfach bei industriell gleich entwickelten Völkern, um an Zeit und Fracht zu sparen".[27] Letzteres wurde dann auch häufig für den Veredelungsverkehr seitens der Interessenten entscheidend und damit wurde der Veredelungsverkehr zu einem Instrument, das der weltwirtschaftlichen Arbeitsteilung diente. Niemals aber konnten dies für die Zollgesetzgebung entscheidende Argumente für den Veredelungsverkehr sein, wie noch im nächsten Abschnitt zu zeigen sein wird.

Ganz besonders erwuchs ein Bedürfnis nach dem Veredelungsverkehr da, wo mangels eigener geeigneter Verfahren Industriezweige dazu übergehen mußten, die Einrichtungen anderer Länder in Anspruch zu nehmen. Die wirtschaftlichen Gründe, die den Veredelungsverkehr in solchen Fällen zwischen zwei Staaten für gegeben erscheinen lassen, können im allgemeinen zweifacher Natur sein. Sie beruhen entweder darauf, daß ein Staat in einem bestimmten Teilprozeß seiner Produktion dem anderen technisch überlegen ist oder aber darauf, daß ein Unternehmen eines Landes in einem anderen Lande Tochtergesellschaften der entsprechenden Fabrikationsstufen unterhält oder an derartigen Unternehmungen des anderen Landes finanziell beteiligt ist, so daß es ein Interesse daran hat, solchen Unternehmungen seine Aufträge zu erteilen.[28] In diesem Zusammenhange ist interessant, unter welchen Gesichtspunkten Johann Georg Büsch die Notwendigkeit und damit auch das Zustandekommen internationaler Veredelungsarbeiten sieht, wenn er sagt: „Der Zwischenhandel nimmt alle Kunst- und Naturprodukte anderer Völker an sich, welche ihm den Anschein eines Gewinns im weiteren Verkauf geben. Er bedarf aber für viele derselben mancher vollendenden oder verbessernden Arbeit, um diese oder jene Ware verkäuflicher zu machen, insonderheit wenn eine Konjunktur entsteht, welche noch eine gewisse Nacharbeit erfordert".[29] Büsch erklärt hier Veredelungsvorgänge unter Einschaltung des Zwischenhandels aus der Nachfrage und den Absatzbedingungen, hat dabei aber wohl lediglich die

---

26 Kurt Ludwig: Der zollfreie Veredelungsverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz. Berlin 1927. S. 5.

27 S. Tschierschky: Der zollfr. V. in der Textilv.-Ind., a. a. O., S. 5.

28 Vgl. Neue Zürcher Zeitung. Nr. 18 v. 5. 1. 1922.

29 Johann Georg Büsch: Sämtl. Schriften über die Handlung. Hamburg 1824. 2. Teil, S. 237.

Freihafenveredelung, den sog. Niederlageverkehr, im Auge, der ein Veredelungsverkehr, aber kein zollfreier Veredelungsverkehr ist. Der zollfreie Veredelungsverkehr hat sich aber vielfach als eine Erweiterung des Niederlageverkehrs ergeben. „In den Niederlagen war ursprünglich zuerst eine Bearbeitung und Verarbeitung von eingeführten Waren zugelassen; der Schritt zur Freigabe der zollfreien Einfuhr in das zollpolitische Inland gegen die Verpflichtung der Wiederausfuhr war dann nur ein kleiner".[30]

Nach Kriegsende hat dann die willkürliche Staatenaufteilung und Staatenneubildung sowie die sinnlosen Grenzfestsetzungen der „alliierten und assoziierten" Mächte bei den Nachfolgestaaten und in den „Restprovinzen" in starkem Maße Zulassung im zollfreien Veredelungsverkehr erforderlich gemacht, was in ganz krasser Form für Deutsch- und Polnisch-Oberschlesien zutrifft. In den ersten Nachkriegsjahren wurde ferner in Deutschland zeitweilig der Veredelungsverkehr ein beliebtes Instrument der Ausfuhrförderung „geschäftstüchtiger" Unternehmer, die, da solche Bewilligungen gar nicht veröffentlicht und ganz individuell behandelt wurden, sich auf diesem Wege Preisvorteile gegenüber anderen inländischen Exportindustrien der gleichen Branche verschafften. Das mußte aber künftig unter allen Umständen vermieden werden. Über diese Probleme wird jedoch an anderer Stelle näher einzugehen sein.

5. *Die gesetzlichen Bestimmungen über den Veredelungsverkehr in Deutschland.*

Der zollfreie Veredelungsverkehr hat seine rechtliche Grundlage ursprünglich im § 115 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869. Dieser Paragraph bestimmt im Absatz 1:

> „Gegenstände, welche zur Verarbeitung, zur Vervollkommnung oder zur Reparatur mit der Bestimmung zur Wiederausfuhr eingehen, können vom Einganszoll befreit werden".[31]

Während es sich hier um den aktiven Veredelungsverkehr handelt, wird im Absatz 2 der passive Veredelungsverkehr geregelt. Dieser lautet:

> „In besonderen Fällen kann dies auch geschehen, wenn Gegenstände zu einem der bezeichneten Zwecke nach dem Ausland gehen und in vervollkommneten Zustande zurückkommen".[32]

Das neue großdeutsche Zollgesetz vom 20. März 1939, das das Vereinszollgesetz aufhebt, bringt in § 100 die Bestimmung, daß Voraussetzungen und Bedingungen für die Zollveredelung der Reichsminister der Finanzen bestimmt. Grundsätzlich ist an den bisherigen Bestimmungen für den Veredelungsverkehr jedoch nichts geändert worden.

Zur Ausführung des § 115 des Vereinszollgesetzes wurde, dem dringenden Bedürfnis nach einer Neuordnung entsprechend, die noch

---

[30] Jens Jessen: A. a. O., S. 674.
[31] Reichsgesetzblatt v. 1869. S. 317.
[32] Ebenda.

heute gültige Veredelungsordnung vom 5. April 1906 durch den Bundesrat erlassen. Die Voraussetzungen der Zulassung eines aktiven Veredelungsverkehrs werden im § 2 geregelt; er kann danach zugelassen werden:

a) „wenn ein Veredelungsverkehr für die an der Veredelung beteiligten Erwerbszweige wesentliche Vorteile erwarten läßt und eine Benachteiligung anderer heimischer Erwerbszweige nicht zu fürchten ist,

b) wenn die zu erwartenden Vorteile gegenüber etwaigen Nachteilen derart überwiegen, daß die Zulassung vom Standpunkte des gesamten heimischen Wirtschaftslebens den Vorzug verdient".[33]

Der passive Veredelungsverkehr soll gemäß § 3 der Veredelungsordnung „nur ausnahmsweise zugelassen werden, insbesondere, wenn die in Betracht kommenden Veredelungsarbeiten zur Zeit im Inland entweder gar nicht oder nicht in genügendem Umfang oder nicht in der gleichen Güte bewirkt werden können oder wenn es sich um die Vornahme von Versuchen zur Erprobung von neuen Verfahren oder Mustern handelt".[34] Als wichtigste Einrichtung zur Durchführung dieser Bestimmungen dient die Festhaltung der Nämlichkeit der ein- und ausgeführten Waren. „Die Nämlichkeit liegt nicht nur vor, wenn die zum Zwecke der Abfertigung zur Wiederausfuhr vorgeführte Ware dieselbe ist, wie die zur Veredelung eingeführte, sondern auch insoweit, als letztere in die zur Abfertigung vorgeführte Ware übergegangen ist ... Ist dies nicht durchführbar, so ist eine amtliche Kontrolle anzuordnen, welche ermöglicht, die Überzeugung von der Nämlichkeit der Ware zu gewinnen".[35] Besteht beim passiven Veredelungsverkehr Grund zur Annahme, daß der Verkehr dazu dienen wird, für Waren ausländischer Herkunft den Eingangszoll ganz oder teilweise zu umgehen, „so kann angeordnet werden, daß die einheimische Erzeugung der zu veredelnden Waren nachzuweisen ist".[36] Diese strengen Vorschriften, die auch heute noch in jeder Hinsicht gelten, geben die Gewähr für die Vermeidung offensichtlichen Mißbrauchs der Einrichtung des zollfreien Veredelungsverkehrs, können aber nicht verhindern, daß bei genauestem Verfahren scharfe wirtschaftliche Interessenkonflikte entstehen, da eine Entscheidung über Vor- und Nachteile fast immer einen Interessentenkreis benachteiligen muß und häufig gar nicht in vollem Umfange beurteilt werden kann und hinsichtlich ihrer Auswirkungen einzuschätzen ist. In erster Linie müssen aber stets die gesamtvolkswirtschaftlichen Gesichtspunkte im Vordergrund stehen. Eine wichtige Rolle spielt daher die Entscheidung der Zulassung und Einstellung der Veredelungsverkehre. Zuständig für diese Entscheidungen sowie über die Inanspruchnahme eines zugelassenen Veredelungsverkehrs durch einzelne Gewerbetreibende ist der Reichsminister der Finanzen, der seine Befugnisse gemäß § 1 der Veredelungsordnung ganz oder teilweise auf die Oberfinanzpräsidenten

33 Zentralblatt für das Deutsche Reich. 1906. S. 536.
34 Veredelungsordnung, a. a. O., § 3.
35 Ebenda, § 11.
36 Ebenda, § 20.

übertragen kann. „Die Entscheidung (jedoch) über die Frage, ob die Voraussetzungen für die Zulassung eines ständigen Veredelungsverkehrs anerkannt werden, liegt immer beim Reichsminister der Finanzen".[37] Diese Zuständigkeitsbeschränkungen sind unbedingt erforderlich, da nur so die Gewähr für eine gerechte und der gesamten Volkswirtschaft dienliche Entscheidung diesbezüglicher Fragen gegeben ist. Bemerkenswert ist aber, „daß die Bewilligung von Veredelungsverkehren in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt ist; denn die Bewilligung eines aktiven wie auch eines passiven Veredelungsverkehrs wie auch die Genehmigung eines Ausbesserungsverkehrs erfolgt nach sog. ‚Kann'-Vorschriften, die den Antragstellern keinen Rechtsanspruch auf die Bewilligung verleihen".[38] Vielmehr wird jeder Fall stets ganz individuell behandelt, wozu seitens der zuständigen Behörden umfangreiche Erkundigungen eingeholt werden.[39] Im Gegensatz zu diesem autonomen Veredelungsverkehr „muß der auf Handelsverträgen oder sonstigen zwischenstaatlichen Verträgen beruhende (vertragsmäßige) Veredelungsverkehr ohne weiteres zugestanden werden, sofern in diesen Verträgen nichts Gegenteiliges vorgeschrieben ist".[40] Der vertragsmäßige Veredelungsverkehr hat den Vorteil, „daß er abweichende Entscheidungen einzelner (Behörden) ausschaltet und daß die Bewilligung des Veredelungsverkehrs erheblich beschleunigt wird".[41] Solche Abmachungen wurden bisher nur mit Polen und der Schweiz getroffen.

6. Die Problematik der Statistik des Veredelungsverkehrs.

Wir stellten schon im 1. Abschnitt fest, daß ein großer Unterschied besteht zwischen dem, was allgemein im Wirtschaftsprozeß als Veredelung zu verstehen ist, und dem zolltechnischen Veredelungsverkehr. In der Statistik finden wir nur den letzteren, während die übrigen Vorgänge sich statistisch nicht erfassen lassen, da „die Außenhandelsstatistik den volkswirtschaftlichen Begriff ‚Veredelung' nicht kennt".[42] Es muß immer wieder betont werden, daß die Fälle, in denen die zur Veredelung eingehenden ausländischen Waren verzollt werden, d. h. daß ein zollfreier Veredelungsverkehr nicht beantragt oder nicht zugelassen wird, oder bei denen es sich um zollfreie Waren handelt, nichts mit dem zollfreien Veredelungsverkehr zu tun haben und auch statistisch nicht unter „Veredelungsverkehr" erfaßt werden. Danach läßt sich also beispielsweise beim aktiven Veredelungsverkehr „weder

---

[37] C. Claren: A. a. O., S. 27.

[38] Flohr: Der zollfreie Veredelungsverkehr in Deutschland. Der praktische Betriebswirt. Nr. 3 vom März 1938. S. 199.

[39] Über die Vielzahl der erforderlichen Angaben für die Bewilligung eines Veredelungsverkehrs vgl. Flohr: A. a. O., S. 196 ff., ebenso Merks - Hoffmeister: A. a. O.

[40] Hänselmann: Zur Veredelungsordnung. Zeitschrift f. Zölle und Verbrauchssteuern. Nr. 15 vom 5. 8. 1929. S. 285.

[41] Schuchard: Die wirtsch. Vorauss. d. akt. zollfr. V., Z. f. Z., Nr. 22 v. 15. 11. 1927. S. 431.

aus den Nachweisungen der Lohnveredelung ersehen, in welchem Umfange die ausländische Gütererzeugung das Inland zu ergänzender Mitwirkung in Anspruch nimmt, noch aus den Nachweisungen der Eigenveredelung, in welchem Umfange heimische Industrien auf der Verarbeitung ausländischer Rohstoffe und Halbfabrikate beruhen".[43] Hier soll jedoch nur der „zollfreie" aktive Veredelungsverkehr untersucht werden.

Es darf als bekannt vorausgesetzt werden, daß in Deutschland die Außenhandelsstatistik, die vor dem Kriege zuletzt durch das Gesetz betreffend die Statistik des Warenverkehrs mit dem Ausland vom 7. Februar 1906 und nach dem Kriege durch das Gesetz über die Statistik des Warenverkehrs mit dem Ausland vom 27. März 1928 ihre gesetzliche Regelung fand und darüber hinaus ständigen Verbesserungen und Erweiterungen unterlag,[44] zwischen Gesamteigenhandel, Generalhandel und Spezialhandel unterscheidet.[45] Uns interessiert hier nur die Behandlung des „Veredelungsverkehrs" in der Außenhandelsstatistik. Dieser erscheint beim Spezialhandel nur in der Form des Eigenveredelungsverkehrs, während der Lohnveredelungsverkehr nicht einbegriffen ist. Seit 1897 besteht diese Regelung, deren volkswirtschaftlicher Grund, der die Einbeziehung der Eigenveredelung in den Spezialhandel rechtfertigt, nach Lusensky darin zu erblicken ist, „daß — im Gegensatz zu der nur eine Ergänzung ausländischer Arbeit darstellenden Lohnveredelung — die Eigenveredelung als selbständige nationale Gütererzeugung unter Benutzung ausländischer, und zwar an sich zollbelasteter Rohstoffe und Halbfabrikate erscheint".[46] Dieser Argumentation können wir jedoch nicht beistimmen und möchten vielmehr den Erklärungen von Meerwarth folgen, wenn er sagt: „Abgesehen davon, daß andere Waren, die in Deutschland auf Rechnung eines Ausländers bearbeitet wurden, im Spezialhandel erscheinen: eben dann, wenn sie nicht unter die Bestimmungen über den Veredelungsverkehr fallen, stellt die Lohnveredelung doch einen Teil der inländischen Produktion dar". Und weiter: „Daß sie eine Ergänzung der ausländischen Arbeit bedeutet, hat sie bei der eingehend durchgeführten internationalen Arbeitsteilung mit zahlreichen anderen gewerblichen Tätigkeiten, deren Erzeugnisse ohne weiteres dem Spezialhandel zugeschrieben werden, gemeinsam".[47] Aus diesem Grunde erscheint heute diese Einteilung unverständlich, zumal der Lohnveredelungsverkehr letzten Endes doch dem Spezialhandel

---

42 Walter Grävell: Der Außenhandel in der Nationalwirtschaft. Stuttgart 1937. S. 54.

43 F. Lusensky: A. a. O., S. 107.

44 Vgl. Walter Grävell: Neue Aufgaben der Außenhandelsstatistik. Beiträge z. dtsch. Statist., Leipzig 1936. S. 169 ff., sowie dessen Ausführungen in d. dtsch. Wirtschaftszeitung v. 22. 1. 1937. S. 81 f.

45 Vgl. im übrigen Rudolf Meerwarth: Einleitung in die Wirtschaftsstatistik. Jena 1920. S. 178 ff.

46 F. Lusensky: A. a. O., S. 102.

47 Rudolf Meerwarth: A. a. O., S. 184.

zugeschlagen werden muß, da er nicht etwa als Dienstleistung erscheint. Daneben erfolgen aber Jahresveröffentlichungen in den „Monatlichen Nachweisen über den auswärtigen Handel Deutschlands" und in „Wirtschaft und Statistik", die entsprechende Ergänzungsmöglichkeiten bieten. Der Veredelungsverkehr wird in diesen Veröffentlichungen als Lohn- und Eigenveredelungsverkehr, als aktiver sowohl als passiver Verkehr, wiedergegeben und erscheint außerdem auch für Waren nach den einzelnen statistischen Nummern in Mengen und Werten. Bedauerlicherweise fehlen Angaben über die Ein- bzw. Ausfuhr zur Veredelung nach Ländern ganz. Eine internationale Vergleichbarkeit besteht bei der Statistik des Veredelungsverkehrs schon gar nicht, da es dazu „nicht nur auf die Abgrenzung des Begriffs ‚Veredelung' ankommt, sondern mindestens ebensoviel auf seine praktische Anwendung",[48] die aber in allen Ländern verschieden ist und noch dazu die Veredelungsvorgänge überall statistisch verschieden erfaßt werden. „Übrigens ist der ‚zollfreie Veredelungsverkehr' eine Eigentümlichkeit der deutschen Terminologie".[49] Während man in Frankreich beispielsweise von »admission temporaire« spricht und diesen Begriff häufig durch »en franchise« ergänzt, so daß damit ganz klar der zolltechnische Vorgang umschrieben wird, kennen die Engländer — wohl zweifellos wegen ihrer langjährigen freihändlerischen Einstellung — gar keinen eigenen Ausdruck für den zollfreien Veredelungsverkehr, der in England erst 1932 durch das Einfuhrzollgesetz eine Regelung erfahren hat und offenbar in Anpassung an die deutsche Bezeichnung "improvement trade" genannt, häufig aber noch umständlich aber treffend als "temporary duty-free importation of articles destined for re-exportation after having undergone a refining process" bezeichnet wird, ohne jedoch in der englischen Statistik besondere Berücksichtigung zu finden.[50] In der amerikanischen Statistik wird der Veredelungsverkehr ebenfalls nicht besonders von Ein- und Ausfuhr getrennt. So müssen wir uns bei unseren Untersuchungen mit der deutschen Statistik zufrieden geben, die noch dazu für den Veredelungsverkehr eine große Lücke aufweist. Die Aufzeichnungen hören nämlich im Jahre 1914 auf und beginnen erst wieder für das Jahr 1925. Die in der Zwischenzeit von privater Seite aufgestellten Statistiken sind sehr zweifelhaft und können für genaue Betrachtungen nicht verwendet werden.

Aber auch bei den Zahlen für das Jahr 1925 und die folgenden Jahre stößt man auf erhebliche Schwierigkeiten hinsichtlich ihrer Beurteilung; denn „außer dem im Zollgebiet selbst stattfindenden

---

[48] Walter Grävell: A. a. O., S. 190.

[49] J. Jastrow: Der Sinn des Außenhandels und die Außenhandelsstatistik. Jahrb. f. Nat. u. Stat. 139. Bd. III. Fg. 84. Bd. 1933 II. S. 516 Fußnote 1.

[50] In Arthur L. Bowley: Elements of Statistics, London 1937, z. B., ist daher an keiner Stelle von einem "improvement trade" die Rede. Dieser wird jeweils unter "general imports" bzw. "special exports" geführt, jedoch nur bei geringfügiger Veränderung der Waren unter "re-exports" (vgl. Einleitung zur englischen Handelsstatistik).

Veredelungsverkehr wird die entsprechend zugelassene Be- und Verarbeitung ausländischer, nach dem Tarif zollpflichtiger Stoffe in den Zollausschlüssen (insbesondere im Freihafen Hamburg) ebenfalls als Veredelungsverkehr erfaßt".[51] Diese Maßnahme scheint unseren bisherigen Definationen des „zollfreien Veredelungsverkehrs" offensichtlich zu widersprechen, da es sich bei der Veredelung von ausländischen Waren in Zollausschlüssen nicht um das Entstehen einer Steuerschuld handelt, ein solcher an sich also mit der Veredelungsordnung nichts zu tun hat. Bei den Zollausschlüssen der deutschen Seehäfen hat man jedoch eine besondere Regelung getroffen. In der Sitzung vom 30. März 1920 beschloß der Reichsrat, daß in den Zollausschlußgebieten der deutschen Seehäfen neben der Ausrüstung und Reparatur von Schiffen auch der Neubau von Schiffen und andere private industrielle Betriebe zugelassen werden können, „letztere jedoch nur unter den Voraussetzungen, unter denen für sie im Innern des Zollgebietes ein zollfreier Veredelungsverkehr zugelassen werden würde".[52] Dieser Beschluß wurde am 27. 11. 1924 in Anbetracht der Tatsache, daß innerhalb der Zollausschlüsse eine Zollkontrolle nicht stattfindet, dahin erweitert, „daß ein industrieller Betrieb in dem Zollausschluß eines deutschen Seehafens grundsätzlich nur dann zugelassen werden soll, wenn für ‚alle' zur Verwendung kommenden Stoffe die Voraussetzungen des § 2 der Veredelungsordnung vorliegen".[53] Aus diesem Grunde erscheint die Veredelung in den Freihäfen in der Statistik mit in den Zahlen für den „zollfreien Veredelungsverkehr". Diese Tatsache wäre an sich für die statistische Betrachtung nicht so schlimm, da man in solchen Fällen stets von Ausnahmen des Regelfalles sprechen kann; denn die Veredelung könnte sich ja ebensogut im Zollinland abspielen. Sehr viel unangenehmer ist die Tatsache, daß ein großer Teil der zur zollfreien Veredelung eingeführten Waren nach erfolgter Veredelung in das Zollinland unter nachträglicher Verzollung weitergeleitet wird. Daher kann man die merkwürdige Feststellung machen, daß nach der Statistik die Summen der zur Eigenveredelung eingeführten Waren oft bei weitem größer sind als die Summen der nach Veredelung und damit Wertverbesserung ausgeführten Waren. Diese Erscheinung ist in erster Linie auf eine nachträgliche Verzollung und den Verbrauch im Inlande, zum anderen auf zeitliche Verschiebungen in der statistischen Erfassung zurückzuführen. Die nachträgliche Verzollung ist namentlich dann zu beobachten, „wenn der Zoll auf die aus dem Veredelungsverkehr hervorgegangenen Waren nicht höher oder sogar niedriger ist als der Zoll auf die zur Veredelung eingeführten Stoffe. Diese Zollregelung hat die gewollte Wirkung, die Be- und Verarbeitung der ausländischen Stoffe durch die heimische Wirtschaft auch dann zu fördern, wenn die hergestellten Erzeugnisse

---

[51] Wirtschaft und Statistik. 11. Jahrg. 1931. S. 486; vgl. auch Gesetz über die Statistik des Warenverkehrs mit dem Ausland. Berlin 1928. S. 10.

[52] Merks-Hoffmeister: A. a. O., S. 31.

[53] Ebenda. S. 31. Vgl. auch §§ 28 u. 30. Zollgesetz v. 20. März 1939.

für den Absatz im Inland bestimmt sind. Dies ist insbesondere der Fall bei den Mineralölen; die in inländischen Betriebsanstalten aus ausländischen Mineralölen gewonnenen Erzeugnisse sind denn auch zum größten Teil für den Inlandsverbrauch bestimmt".[54] Es handelt sich in solchen Fällen also nur um einen sog. unechten Veredelungsverkehr, wie wir ihn schon allgemein geschildert haben, der aber nur aus technischen Gründen in der Einfuhrziffer des Eigenveredelungsverkehrs erscheint. Hieraus ergibt sich aber die Unmöglichkeit einer Vergleichbarkeit von Einfuhr und Ausfuhr zur Veredelung. Vielmehr müssen die Einfuhrzahlen bei späteren Betrachtungen erst einer Bereinigung unterzogen werden. Trotz dieser bestehenden Mängel wird es aber möglich sein, die Bedeutung des aktiven Veredelungsverkehrs für die deutsche Zahlungsbilanz seit 1933 wenigstens in ihrer ungefähren Größenordnung aufzuzeigen, was wir uns zu einer wesentlichen Aufgabe dieser Untersuchung gemacht haben und uns heute wegen des Fehlens ausländischer Zahlungsmittel einerseits und der devisenschaffenden Wirkung des aktiven Veredelungsverkehrs andererseits sehr beachtenswert erscheint. Im übrigen wird es möglich sein, auf Grund des vorliegenden Materials den Umfang des aktiven Veredelungsverkehrs in den einzelnen Industriezweigen aufzuzeigen, während wir uns bei der Untersuchung nach Ländern auf einzelne Beispiele beschränken müssen.

2. Der Veredelungsverkehr und die Lehren vom Außenhandel.

1. Das Verhältnis des Veredelungsverkehrs zu den Freihandelsargumenten.

Man hat den Veredelungsverkehr vielfach als verkappten Freihandel bezeichnet. „Der Veredelungsverkehr enthält (nach Philippovich) eine Konzession an den Freihandel, da er die Anerkennung einer differenzierten Industrieentwicklung zur Folge hat".[1] Nach Gruntzel müßte jede Art des Veredelungsverkehrs vom Standpunkte des Freihandels als gerechtfertigt erscheinen, „da er jede Verarbeitung der Ware dort ermöglicht, wo sie am billigsten vorgenommen wird".[2] Auch liegt der Versuch nahe, dem Veredelungsverkehr den Gedanken des Gesetzes der „komparativen Kosten" zugrunde zu legen, wenn man ähnlich wie in Ricardos klassischem Beispiel annimmt, daß z. B. England zur Bearbeitung einer Ware im eigenen Lande Arbeitskosten im Werte von 120 Einheiten aufwenden müßte, durch die Einrichtung eines zollfreien Veredelungsverkehrs aber in der Lage ist, dieselbe Bearbeitung in Deutschland beispielsweise zu nur 80 Einheiten vor-

[54] Wirtschaft und Statistik. 11. Jahrg. Berlin 1931. S. 486.

[1] Eugen v. Philippovich: Grundriß der politischen Ökonomie. II. Bd. 1. Teil. Tübingen 1905. S. 347.

[2] Josef Gruntzel: System der Handelspolitik. A. a. O., S. 440.

nehmen zu lassen, während andererseits Deutschland ein anderes Gut zwar mit 90 Einheiten veredeln kann, dieses aber zwecks Ausgleich seiner Handelsbilanz mit England von diesem zu 100 Einheiten ausführen läßt. In diesem Falle wäre es, unter den gleichen Voraussetzungen wie sie Ricardo macht, für Deutschland trotz seines kostenmäßigen Vorsprungs in der Bearbeitung beider Waren vorteilhafter, sich nur der am billigsten zu veredelnden Ware zuzuwenden. Es kann sich hierbei natürlich nur um eine ganz willkürliche Konstruktion handeln, die aber zeigt, daß der oben erwähnte Gedanke an sich durchführbar ist. Wenden wir uns aber zunächst dem Schutzzollgedanken und seiner Stellung zum Veredelungsverkehr zu.

2. Das Verhältnis des Veredelungsverkehrs zu den Argumenten für den Schutzzoll.

Wie bereits im vorigen Abschnitt erwähnt, wird der Veredelungsverkehr vielfach als eine „Durchbrechung" des Schutzzollsystems und als verkappter Freihandel betrachtet, teilweise aber auch als ein nützliches handelspolitisches Instrument bezeichnet. „Er durchbricht den Zollschutz (so sagt u. a. Gruntzel) und ist daher nur dort möglich, wo ein solcher besteht".[3] Zwar ist es zweifellos richtig, daß der Veredelungsverkehr stets nur da von Bedeutung ist, wo Schutzzölle bestehen, aber es kann nicht ohne weiteres zugegeben werden, daß er den Zoll-„Schutz" durchbricht. Bekanntlich steht der Veredelungsverkehr überall in der Welt unter strenger behördlicher Kontrolle und soweit es sich dabei um keinen Mißbrauch handelt, wird durch ihn ein „zusätzlicher" Handel mit anderen Ländern bewirkt, der ohne diese Einrichtung nicht möglich wäre. Er stellt zweifellos auch eine Erleichterung des Außenhandels dar, die durch Zollbefreiung erreicht wird. Es ist aber stets zwischen aktivem und passivem Veredelungsverkehr zu unterscheiden, und praktisch ist es so, daß bei erfüllten Voraussetzungen ein aktiver Veredelungsverkehr stets überall gern bewilligt, der passive dagegen auf ein Minimum und nur in unvermeidlichen Fällen, jedenfalls in den als schutzzöllnerisch besonders ausgeprägten Ländern, zugelassen wird. Man kann aber keineswegs eine Erleichterung und damit Förderung der Ausfuhr als eine „freihändlerische" Maßnahme betrachten, auch nicht, wenn sie ausnahmsweise auf Zollbefreiung beruht, wogegen die zugelassenen passiven Veredelungsverkehre erst recht nur ausnahmsweise bewilligt werden und eher eine starke Hemmung des internationalen Handels als eine zum Freihandel „tendierende", den Handel begünstigende Maßnahme, anzusehen sind. Der Veredelungsverkehr stellt eben eine besondere handelspolitische Einrichtung eines wohldurchdachten Zollsystems dar, die allerdings in ihren Anfängen oft zur Durchbrechung des Zollschutzes ausgenutzt wurde und die auch heute noch in einzelnen Fällen wegen der teilweise bestehenden Unübersichtlichkeit der wirtschaft-

---

3 Josef Gruntzel: System der Handelspolitik. A. a. O., S. 439.

lichen Verhältnisse in einzelnen Wirtschaftszweigen möglich ist. Eulenburg führt den Veredelungsverkehr unter „Ausfuhrprämien" an und sagt vorweg, daß auch bei Freihandel besondere Prämien gewährt werden können, diese sich jedoch beim Schutzsystem zweifellos leichter durchsetzen lassen.[4]

Ineressant ist auch die Stellungnahme der Freihändler nach Einführung des Veredelungsverkehrs gewesen. „Wie den Tarifverträgen, so ist auch dem zollfreien Veredelungsverkehr der doktrinäre Freihandel ursprünglich abhold gewesen, (denn) er betrachtete ihn ... als ein nicht zu billigendes Entgegenkommen gegenüber dem prinzipiellen Protektionismus".[5] Auch aus der Zeit vor dem Kriege (1903) weiß Lusensky zu berichten, daß die Freihändler vom zollfreien Veredelungsverkehr nicht viel wissen wollten. „Als überzeugte Gegner jedes Zollschutzes lehnen sie ab (so schreibt er), sich an irgendwelchen Maßnahmen zu beteiligen, welche zum Ausbau des Zollsystems dienen".[6] Solche Maßnahmen sind aber dazu bestimmt, „unerwünschte mit einem Zollsystem zusammenhängende Wirkungen aufzuheben, und kommen nur als Ergänzung, als Zubehör der Zollordnung in Betracht".[7] In einem Erziehungszollsystem im Listschen Sinne würde einem Veredelungsverkehr höchstwahrscheinlich gar keine große Bedeutung zukommen und auch kein besonderes Bedürfnis nach einem solchen vorliegen. Für den Fall aber, wo ein Land von hohen Zollmauern umgeben ist, um seine eigene Industrie zu schützen, nicht aus erzieherischer Absicht, sondern um seine Arbeitskräfte für die eigene Bedarfsdeckung einzuspannen, da nun einmal für Fertigerzeugnisse bei der immer weiter fortschreitenden industriellen Entwicklung auf dem Weltmarkt keine hinreichende Nachfrage besteht, oder wo aus militärpolitischen Gründen für die Stärkung der Landwirtschaft Schutzzölle bestehen, um gegebenenfalls das Land aus eigener Scholle ernähren zu können, hier werden zum Ausgleich verschiedener unvermeidlicher Härten Maßnahmen zu treffen sein, um nicht trotz allgemeinen Zollschutzes mit eigener Waffe den Außenhandel zu gefährden. Als solche Maßnahme aber steht der zollfreie Veredelungsverkehr in einem zollgeschützten Lande an hervorragender Stelle, nicht als eine Möglichkeit zur Durchbrechung des Schutzzollsystems, sondern als ein „unantastbar notwendiges Korrelat der Schutzzollpolitik".[8]

3. Zusammenfassung.

Wir haben in den beiden vorhergehenden Abschnitten versucht aufzuzeigen, welche verschiedenen Beurteilungen des Veredelungsverkehrs hinsichtlich seiner Stellung im internationalen Handelssystem

---

[4] Franz Eulenburg: A. a. O., S. 192 u. 193.

[5] W. Borgius: Der zollfreie Veredelungsverkehr als neues handelspolitisches System. Das Handels-Museum. Wien. Nr. 44 v. 3. 11. 1904. S. 518.

[6] Franz Lusensky: Der zollfr. Veredelungsverk. A. a. O., S. 169.

[7] Ebenda. S. 167.

[8] S. Tschierschky: Die Neuordnung des zollfreien Veredelungsverkehrs. A. a. O., S. 20.

möglich sind, und haben uns dabei auf den Standpunkt gestellt, daß der Veredelungsverkehr unter den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen und ganz besonders in Deutschland als ein Korrelat der Zollpolitik betrachtet werden muß. Zweifellos wird durch seine Zulassung „die gegebene tatsächliche Verteilung der Produktionsfaktoren verstärkt",[9] und das kann in gewisser Hinsicht die gegenteilige Ansicht hervorrufen. Aber es werden doch schließlich „billige Arbeitskräfte ... im Inland festgehalten, Wanderungen des Kapitals an einen günstigeren Ort werden vermieden, da die Möglichkeit des Veredelungsverkehrs solche Wanderungen überflüssig macht"[10] und damit bildet er „ein Glied in der Kette der Maßnahmen der Politik des Außenhandels, die auf eine Stabilisierung der Verteilung der Produktionsfaktoren gerichtet sind".[11] Er kann also ganz allgemein als eine geschickte Verbindung des Protektionismus mit den Vorzügen einer internationalen Arbeitsteilung in einem Schutzzollsystem angesehen werden.

3. Die Entwicklung des aktiven Veredelungsverkehrs in Deutschland seit dem Vereinszollgesetz.

1. Die Entwicklung bis zur Einführung der „kleinen" Zollvorlage.

Bereits im Deutschen Zollverein wurde im Jahre 1838 grundsätzlich der Veredelungsverkehr unter strenger Festhaltung der Identität zugelassen. Allgemein waren „die Zollbefreiungen des 19. Jahrhunderts ... dadurch gekennzeichnet, daß sie ... auf Verträgen, auf grenznachbarlichen Beziehungen beruhten. Das Gefühl dafür, daß durch die Zollbefreiungen nicht lediglich die Weiterverarbeitung von Auslandserzeugnissen gefördert werden dürfe, daß die Zollbefreiungen nie Selbstzweck sind, war vorhanden, ihm ist durch das Verlangen der Gegenseitigkeit und durch die Forderung von wirtschaftspolitischen Kompensationen bei Gewährung der Vergünstigung stets Rechnung getragen worden."[1]

Nach der Reichsgründung im Jahre 1871 wurde die Gesetzgebung im Zollwesen ausschließlich dem Reiche übertragen und das Vereinszollgesetz als Reichszollgesetz übernommen, dessen Durchführungsbestimmungen 1888 revidiert wurden. Jedoch ist die Zulassung eines Veredelungsverkehrs von jeher Sache der Zollverwaltungen der einzelnen Staaten gewesen und auch die deutsche Reichsverfassung änderte nichts an dieser Zuständigkeit, wie sie aus der Zeit des Deutschen Zollvereins übernommen wurde. „Bis zum Weltkrieg hatte dieses wirtschaftspolitische Instrument mit der wachsenden industriellen

---

9 Jens Jessen: A. a. O., S. 674.

10 Ebenda, S. 674.

11 Ebenda. S. 674.

1 Wilhelm Brümmer: Der Veredelungsverkehr mit dem Ausland. A. a. O., S. 19.

Autonomie Deutschlands eine verhältnismäßig sekundäre gleichbleibende Wertung, weil die zollfreie Einfuhr auf Zeit mit der Pflicht auf Wiederausfuhr beim aktiven Veredelungsverkehr nur für wenige ausländische verzollte Halbfabrikate und Rohstoffe in Frage kam, ein passiver Veredelungsverkehr, der die Fertigbearbeitung im Auslande zuließ, erst recht angesichts der heimischen Leistungsfähigkeit nur in besonderen Fällen seine Berechtigung nachweisen konnte."[2] Vertragliche Regelungen bestanden seinerzeit nur mit der Schweiz und man beschränkte sich darauf, den Bedürfnissen hinsichtlich der Zulassung eines Veredelungsverkehrs von Fall zu Fall gerecht zu werden. „Im übrigen unterlag die Zulassung des aktiven Veredelungsverkehrs (dem wir uns jetzt allein zuwenden wollen) den Landeszollverwaltungen, die jeweils nur an die allgemeinen Grundsätze auch hinsichtlich der Kontrolle gebunden waren, was zu Klagen wegen industrieschädlicher Differenzierungen in der Handhabung geführt hat".[3] Solche Klagen mehrten sich dann beträchtlich nach der Einführung des Zolltarifgesetzes von 1902 und riefen einen so heftigen Streit zwischen den Interessenten und auch zwischen Interessenten und Körperschaften hervor, daß 1906 die Neuordnung durch die Veredelungsordnung erforderlich wurde, wodurch aber dem erwähnten Übel nicht ganz abgeholfen werden konnte, da die verschiedenen Landeszollverwaltungen nach wie vor die freie Entscheidung über die Zulassung hatten.

Erst mit der Verfassung von 1919 ging die Zuständigkeit in Verbindung mit der Reichsabgabenordnung endgültig auf das Reich über. Vor dem Kriege noch fanden Umfang und Vielseitigkeit des aktiven Veredelungsverkehrs ihren Niederschlag in dem vom Reichsschatzamt herausgegebenen Verzeichnis der ständig zugelassenen Verkehre. Während des Krieges kam dann dem aktiven Veredelungsverkehr erklärlicherweise so gut wie gar keine Bedeutung zu. „Mit den durch die Folgen des Krieges völlig veränderten Verhältnissen verlor (dann auch die genannte) Zusammenstellung ihre Gültigkeit. Nur die über den Krieg hinaus weitergeführten Verkehre durften zunächst noch ausgeübt werden. Alle anderen konnten nur dann wieder zugelassen werden, wenn ihre wirtschaftlichen Voraussetzungen nachgeprüft und erneut anerkannt wurden".[4] Dabei war die Zahl der zugelassenen ständigen Verkehre aber weitaus geringer als vor dem Kriege. „Im Gegensatz zur Vorkriegszeit wurde nach dem Kriege (bis August 1924) eine Ein- und Ausfuhrverbotspolitik in Verbindung mit einer Verteuerung der Ausfuhr von der Wirtschaftspolitik des Reiches angestrebt, um einer Verschleuderung deutscher Arbeit vorzubeugen.... Die durch den Friedensvertrag gebundenen Gewichtszölle waren ferner wegen der Preissteigerung aller Waren, prozentual auf den Wert gerechnet, unbedeutend und wurden durch die Währungsverschlechterung zumal bei verspäteter Zahlung belanglos. So fehlte zunächst der Anreiz,

[2] S. Tschierschky: Weltwirtschaftszeitung. A. a. O., S. 581.
[3] Ebenda, S. 581.
[4] Kloss: Z. f. Z. No. 17/18 v. 12. 9. 1930. S. 321.

Zollbefreiungen im Auslandsveredelungsverkehr anzustreben ....."[5] Andererseits machte die ungünstige Entwicklung der Markvaluta jedoch die ausreichende Versorgung der inländischen Industrie mit ausländischen Roh- und Hilfstoffen, deren sie zur Erhaltung ihrer Beschäftigung bedarf, zu einer schwierigen Aufgabe. Unter diesen Verhältnissen gewann der aktive Veredelungsverkehr als ein Mittel der Industrie, die Aufwendung von Devisen für Rohstoffeinfuhren zu vermeiden sowie die Inanspruchnahme ausländischer Kredite zu ersparen oder deren Abdeckung von vornherein zu sichern, erhöhte Bedeutung.[6] Es zeigte sich vor allem die Möglichkeit für den aktiven Veredelungsverkehr, „bei steigendem Kapitalmangel und sinkender Kaufkraft im Inlande die schwersten Absatzstockungen auszugleichen und Beziehungen zu dem Auslande aufrechtzuerhalten oder neu anzubahnen".[7] Der Wunsch nach Erweiterung des zollfreien aktiven Veredelungsverkehrs wurde seitens der Exportindustrie immer deutlicher und stieß dabei auf heftigen Widerstand, der auf der Behauptung begründet war, daß durch die weitere Ausdehnung des aktiven Veredelungsverkehrs eine Verschleuderung deutscher Waren und deutscher Arbeitskraft und Verzicht auf den Unternehmergewinn beim Lohnveredelungsverkehr zugunsten des Auslandes unvermeidlich wäre. Für unsere inländische Industriewirtschaft komplizierte sich diese Frage dadurch, daß sich in den meisten Industriezweigen eine starke vertikale Organisation entwickelte. Die Stellung der einstufigen Unternehmungen, sowohl Rohstoff- als Halbfabrikatindustrien, wie auch Fertigfabrikatwerke wurde hierdurch außerordentlich erschwert. Für jene kombinierten Werke spielte die Heranziehung des Veredelungsverkehrs überhaupt keine oder bei weitem nicht die Rolle als für reine Unternehmungen.[8] „In dieser Situation, wo der schwer ringenden Industrie durch zwingende Verhältnisse die Hände gebunden waren, brach sich auch in weiteren Kreisen die Einsicht Bahn, daß die Zeit, in der der größte Teil deutscher Industrieller als eigene Unternehmer in größerem Stile auftreten konnte, fürs erste vorbei sei. Jetzt trat die Lohnarbeit für das Ausland in den Bereich der Möglichkeit und die früher vorhanden gewesene Bedenklichkeit, daß durch einen gesteigerten Veredelungsverkehr im Lohn einer Versklavung der deutschen Industrie das Wort geredet wurde, war so ziemlich aus dem Felde geschlagen".[9] Die Handelskammer Berlin trat 1922 für eine Erweiterung des Veredelungsverkehrs ein mit den Worten: „Eine Ergänzung über den zollfreien aktiven Veredelungsverkehr im § 115 des Vereinszollgesetzes in dem dortseits angedeuteten Sinne halten wir für sehr zweckmäßig. Es sollte Zollfreiheit für eingeführte Rohstoffe und Halbfabrikate auch dann gewährt werden können, wenn in verarbeitetem Zustande nicht diese

---

5 Wilhelm Brümmer: A. a. O., S. 35.
6 Vgl. Dt. Außenhandelskorresp. Bln. Nr. 72. 28. 9. 1922.
7 Kloss: A. a. O., S. 322.
8 Vgl. S. Tschierschky: Weltwirtschaftszeitung. A. a. O., S. 581.
9 Walter Goldschmidt: A. a. O., S. 94.

nämlichen Rohstoffe oder Halbfabrikate ausgeführt werden, sondern andere Rohstoffe oder Halbfabrikate von gleicher Art und Zolltarifierung und in entsprechender Menge. Der durch Ausfuhr erworbene Anspruch auf zollfreie Einfuhr soll sowohl auf etwaige gestundete Zollbeträge für die betreffenden Rohstoffe usw. als auch auf künftig durch deren Einfuhr entstehende Zollforderungen verrechnet werden können".[10] Selbstverständlich mußte ein solcher Vorschlag auf eine ablehnende Haltung seitens der Regierung stoßen; denn diesem Vorschlage folgen hätte bedeutet, den Veredelungsverkehr durch ein viel weitergehendes System des Zollerlasses verbunden mit Einfuhrscheinen zu ersetzen, und daß es sich bei einem solchen Vorgehen gar nicht mehr um einen zollfreien Veredelungsverkehr gehandelt hätte. Weitere Mißstimmigkeiten entstanden dadurch, daß nach dem Kriege bis 1925 kaum Veröffentlichungen der zugelassenen Verkehre vorgenommen wurden und die Bewilligung nach wie vor in den Händen der örtlichen Zollbehörden lag und von der Zustimmung der neugeschaffenen Wirtschaftsstellen oder sonstigen Zentralstellen nicht abhängig war. „Der Reichsminister der Finanzen wies die Landesfinanzämter zwar an, vor Zulassung eines innerhalb ihres Bezirkes noch nicht bestehenden Verkehrs, eine Äußerung der zuständigen Außenhandelsstelle herbeizuführen, doch hat die praktische Anwendung dieser Anweisung an der Systemlosigkeit und an den Ungerechtigkeiten bei Bewilligung des Verkehrs nichts geändert. Beachtenswert ist jedoch, daß die Ausübung eines den Wirtschaftsstellen unerwünschten Verkehrs im allgemeinen durch Versagung der Ausfuhrbewilligung verhindert werden konnte. Lediglich auf dem Textilgebiet war dies unmöglich, weil für Textilwaren die Erbringung einer Ausfuhrbewilligung im zollamtlich zugelassenen Verkehr nicht erforderlich war".[11] Trotz der Einfuhrverbote kamen ohne Kenntnis der Wirtschaftsstellen und auch ohne Beachtung der daraus entstehenden wirtschaftlichen Folgen oder deren Abstellung seitens anderer Behörden Waren ohne Bewilligung, dazu zollfrei und steuerbegünstigt, zur Einfuhr, obgleich diese Waren zum überwiegenden Teil im Lande selber herstellbar waren. Trotz dieser klaren Sachlage sind die Behörden, im besonderen jedoch auch die Außenhandelsstellen für Textilwirtschaft den zahlreichen Anträgen auf Aufhebung der bestehenden und Nichtgenehmigung der neubeantragten Verkehre nicht gefolgt.[12] So kam es, daß sich gerade auf dem Textilgebiet lebhafte Unstimmigkeiten einstellten, da viele dieser Industriellen auf dem Wege des zollfreien aktiven Veredelungsverkehrs Absatz- und Ausfuhrmöglichkeiten fanden und dazu steuerliche Vorteile genossen, was bei ihren inländischen Konkurrenten, die nicht in den Genuß dieser Vorteile gelangten, heftige Klagen hervorrief. Neben diesen mehr oder weniger internen Fragen wurde jedoch ein starkes Bedürfnis für die Zulassung von zollfreien Verkehren in denjenigen Gebieten besonders

[10] Mitteilungen der Handelskammer zu Berlin. Nr. 2. Febr. 1922. S. 58.
[11] Wilhelm Brümmer: A. a. O., S. 42.
[12] Vgl. W. Brümmer: Textil-Welt. Nr. 41 v. 8. 12. 1923.

spürbar und einem solchen auch stattgegeben, wo durch willkürliche Zerreißung von Industriezentren durch das Versailler Diktat, das die wirtschaftlichen Verhältnisse ganz außer acht ließ, ein zollfreier Verkehr unvermeidlich war. Ein ganz besonderes Kapitel bildete die mit der Rheinlandbesetzung hervorgerufene Trennung des deutschen Reichsgebietes. Da das besetzte Gebiet von der Rheinlandkommission gegenüber dem deutschen Reichsgebiet als Zollausland angesehen wurde, andererseits aber natürlich die wirtschaftlichen Beziehungen bestehen blieben, spielte zwischen dem abgetrennten Gebiet und dem Reich der Veredelungsverkehr eine wichtige Rolle. Es wurden aber keine besonderen Bestimmungen geschaffen, vielmehr galten auch für das Besetzte Gebiet die Bestimmungen der Veredelungsordnung mit allen erlassenen Ausführungsbestimmungen, soweit sie vor dem 28. März 1921 lagen. Der Zollausschuß der Rheinlandkommission erließ eine Ausführungsbestimmung zu der Verordnung 81 der Rheinlandkommission, die das Zollrecht der Sanktionen behandelte. Diese Ausführungsbestimmung enthielt eine Liste B, die die Waren enthielt, denen die deutschen Bestimmungen von 1921 die zeitweilige Einfuhr über die Westgrenze des besetzten Gebietes gewährten. Weiter ordnete die Ausführungsbestimmung an, daß für diese Waren, die in den am 8. März 1921 in Kraft gewesenen deutschen Bestimmungen vorgeschriebenen Zollformalitäten bezüglich ihrer zeitweiligen Einfuhr oder zeitweiligen Ausfuhr auch für das unbesetzte Deutschland Anwendung finden sollte. Diese Bestimmungen galten für den Verkehr in beiden Richtungen.[13]

Zur Illustration der eben geschilderten Entwicklung mögen nachstehende Zahlen dienen. Wir beginnen mit dem Jahr 1897, weil vorher keine wertmäßigen Erhebungen über den Veredelungsverkehr gemacht worden sind. Ferner läßt man die Ziffern des Jahres 1897 besser außer Betrachtung, weil darin Bestände aus der vorhergehenden Zeit enthalten sind und daher aus dem Rahmen fallen. Im übrigen handelt es sich bei den Einfuhrzahlen nicht um bereinigte Zahlen, die die Mengen wiedergeben, welche veredelt wieder in das Ausland gegangen sind, sondern um Bruttozahlen der zur Veredelung eingeführten Waren, von denen nach Veredelung noch einige verzollt und ins Inland eingeführt wurden. Es erscheinen daher in unserer Tabelle die Einfuhrwerte bei der Eigenveredelung höher als die der Ausfuhr. Dennoch gibt uns die Aufstellung einen Überblick über die allgemeine Entwicklung, bei deren Betrachtung solche Mängel in Kauf genommen werden können. Beim Lohnveredelungsverkehr bemerken wir ein kontinuierliches Ansteigen bis zum Jahre 1913, das augenscheinlich mit der industriellen Entwicklung Deutschlands in Verbindung steht.

---

[13] Vgl. P. Hinz: Der Veredelungsverkehr des besetzten Rheinlandes. Z. f. Z. Nr. 2 v. 1. 8. 1921. S. 74 u. A. Zimmermann: Wirtschaftliche Nachrichten aus dem Ruhrbezirk. Nr. 27 v. 25. 6. 1921. S. 38.

Der aktive Veredelungsverkehr in den Jahren 1897 — 1922.[14]

Jahr	Einfuhr zur Veredelung		Ausfuhr nach Veredelung	
	% kg	‰ RM.	% kg	‰ RM.
	Lohnveredelung			
1897	86 487	11 279	41 871	14 090
1898	39 250	8 817	40 132	15 360
1899	42 301	12 419	43 736	19 700
1900	45 417	14 861	51 569	22 694
1901	55 574	15 886	50 211	20 172
1902	51 301	20 272	52 798	24 513
1903	61 136	23 554	58 334	27 184
1904	63 776	27 765	69 163	32 319
1905	64 250	28 987	75 081	33 353
1906	75 832	32 067	113 261	33 443
1907	85 495	39 286	103 743	31 181
1908	78 582	37 874	101 479	32 298
1909	164 119	39 668	96 211	37 170
1910	163 931	44 580	136 818	49 265
1911	111 554	42 362	159 241	48 465
1912	152 387	47 496	398 801	65 899
1913	140 408	53 307	289 560	61 772
1920	160 720			
1921	330 790			
1922	835 960			
	Eigenveredelung			
1897	10 818 025	154 446	5 366 116	126 907
1898	8 564 528	120 565	4 363 237	118 403
1899	8 949 391	126 126	4 482 337	126 341
1900	8 208 370	120 826	4 606 608	135 935
1901	7 278 613	99 653	3 592 162	108 477
1902	7 971 891	109 297	3 820 742	106 631
1903	7 676 646	100 489	4 100 503	111 073
1904	8 063 133	98 241	3 368 363	100 258
1905	8 377 085	111 946	3 508 892	110 752
1906	8 393 296	123 154	4 203 682	138 657
1907	11 273 199	178 898	5 549 837	171 433
1908	11 912 594	191 215	4 947 784	144 285
1909	9 871 567	155 445	5 210 936	153 846
1910	12 568 965	197 279	5 720 498	176 315

[14] Statistik des Dtsch. Reichs, auswärt. Handel d. dtsch. Zollgebiets, 2. Teil. Darstellung nach Warengattungen. Zusammenstellg. aus d. Heften d. Jahre 1897—1913. Die Zahlen f. d. Jahre 1920/22 sind den Darst. Goldschmidts a. a. O. entnommen.

Jahr	Einfuhr zur Veredelung		Ausfuhr nach Veredelung	
	% kg	‰ RM.	% kg	‰ RM.
1911	13 074 448	221 877	6 317 515	201 730
1912	12 935 523	257 886	6 240 141	219 823
1913	13 272 436	276 835	6 729 142	231 227
1920	600 120			
1921	1 343 230			
1922	3 634 430			

Bei der Eigenveredelung ging die Entwicklung nicht ganz so gleichmäßig vor sich, jedoch ist auch hier ein beträchtliches Ansteigen bis 1913 festzustellen. 1914 machte dann der Ausbruch des Weltkrieges diesem Aufschwung ein Ende, was statistisch nicht nachzuweisen ist, da hierüber keine Zahlen veröffentlicht sind, ebensowenig wie in den Jahren nach dem Kriege keine Zahl über den Veredelungsverkehr erschienen ist. Die nach Goldschmidt von uns wiedergegebenen Zahlen können uns nur ein ungefähres Bild der völlig veränderten Verhältnisse nach dem Kriege vermitteln.

2. Die Entwicklung bis in die Weltwirtschaftskrise.

Am 10. Januar 1925 erhielt Deutschland seine handelspolitische Freiheit, die ihm bisher durch das Versailler Diktat vorenthalten war, zurück und konnte nun an die Neugestaltung seiner Außenhandelsbeziehungen herangehen. Neben zahlreichen Handelsverträgen mit anderen Ländern wurden durch die Zolltarifnovelle von 1925 wieder Schutzzölle eingeführt. Diese sog. „kleine" Zollvorlage trat am 1. Oktober 1925 in Kraft und sah neben der Wiedereinführung landwirtschaftlicher Zölle auch weitere Industriezölle vor. Der Ablauf dieser Zolltarifnovelle fiel 1929 bereits in den Beginn der Weltwirtschaftskrise, die zur Anhäufung von Hemmnissen für den internationalen Handel und zu Absperrungsmaßnahmen in allen Ländern führte. Bereits im Jahre 1929 wurden durch die sog. „große" Zollvorlage Hochschutzzölle für die Landwirtschaft eingeführt und im Jahre 1930 ging man zu Gleitzöllen über. 1932 setzte dann das Kontingentierungssystem ein. Mit zunehmender Verschärfung der Weltwirtschaftskrise, die 1931 ihren Höhepunkt fand, entwickelte sich „ein immer dichteres Netz von außenwirtschaftlichen Maßnahmen der einzelnen Staaten, die im wesentlichen alle auf den Schutz des Binnenmarktes vor fremder Einfuhr und auf eine Förderung und zuweilen auch Forcierung der Ausfuhr hinausliefen".[15] Dadurch wurde die wirtschaftliche Lage Deutschlands, die ohnehin durch die Störungen des auf den sog. Reparationsschulden aufgebauten Systems der politischen Schulden gekennzeichnet war, noch weiter verschlechtert.

[15] Walter Greiff: Die neuen Methoden der Handelspolitik. Berlin 1934. S. 1.

Schon durch die Schaffung des kleinen Zolltarifs wurde das Interesse verschiedener Wirtschaftskreise „wieder in stärkerem Maße auf die Bedeutung des zollfreien Veredelungsverkehrs gelenkt“,[16] der doch in den ersten Nachkriegsjahren durch die völlig veränderten Verhältnisse bedingten Einschränkungen unterworfen war. Die Zahl der ständig zugelassenen Verkehre stieg dann im Laufe der nächsten Jahre so weit an, daß das Reichsfinanzministerium endlich im Jahre 1931 eine Zusammenfassung herausgab, die Aufschluß über die nach dem Kriege bis Oktober 1930 zugelassenen ständigen Veredelungsverkehre gibt; denn bisher hatte man, wie gesagt, solche Veröffentlichungen unterlassen. Mit der ständigen Erweiterung des Schutzsystems wuchs erklärlicherweise das Bedürfnis für diejenigen ausländischen Waren, die von unserer Industrie verarbeitet und wieder ausgeführt werden, ganz besonders. Damit wurde der aktive Veredelungsverkehr aber zu einem wichtigen Mittel, die überaus schwierigen Verhältnisse im deutschen Außenhandel zu mildern und die heimische Wirtschaft in erhöhtem Maße in ihrem Kampf um die Weltgeltung zu unterstützen.

Bei den angeführten Zahlen[17] handelt es sich wiederum um unbereinigte Werte für die Einfuhr. Wir können beim Eigenveredelungsverkehr ein deutliches Ansteigen bis 1928, dem Jahr der Hochkonjunktur, feststellen. Das Jahr 1929, das schon den Keim der Krise in sich trug, ist bereits durch ein Zurückgehen der Eigenveredelung gekennzeichnet, während die Gesamtausfuhr 1929 noch gegenüber dem Vorjahr stieg. Der Anteil am Spezialhandel betrug daher nur 1,8%, während die folgenden Jahre zwar durch ein starkes Abfallen gekennzeichnet sind, aber dabei ungefähr das gleiche Verhältnis zur Ausfuhr im Spezialhandel behalten haben. Sehr viel günstiger lagen die Verhältnisse beim Lohnveredelungsverkehr. Hier sind die Schwankungen wesentlich geringer als beim Eigenveredelungsverkehr gewesen, besonders im Depressionsjahr 1932 hat sich die Lohnveredelung verglichen mit dem Gesamteigenhandel gut gehalten, und hier kam auch dem Lohnveredelungsverkehr eine ganz besondere Bedeutung zu. Natürlich hat sich auch auf den aktiven Veredelungsverkehr das Abgehen Englands vom Goldstandard ausgewirkt und auch hier zu einem weiteren Rückgang geführt. Die starke Schrumpfung 1931 und 1932 gegenüber 1930 war aber hauptsächlich eine Folge der stark sinkenden Preise. Während die Mengen in beiden Jahren jeweils um rund ein Sechstel zurückgingen, sanken die Werte 1931 um mehr als ein Drittel, 1932 um mehr als die Hälfte der Vorjahreswerte ab.[18]

---

[16] Industrie- und Handelszeitung. Berlin. Nr. 250 vom 24. 10. 1925.

[17] Wirtschaft und Statistik. 11. Jahrg. 1931 und 13. Jahrg. 1933; s. S. 31.

[18] Vgl. Wirtschaft und Statistik. 13. Jahrg. 1933. S. 266.

Der aktive Veredelungsverkehr
1925 — 1932.[19]

Jahr	Einfuhr:		Ausfuhr:	
	Eigenveredelung			
	Mill. RM.	% des Spezialh.	Mill. RM.	% des Spezialh.
1925	200,6	1,5	148,3	1,6
1926	310,6	2,9	235,7	2,3
1927	335,9	2,3	251,0	2,3
1928	360,2	2,4	279,5	2,3
1929	319,7	2,3	264,3	1,8
1930	245,7	2,3	256,8	2,0
1931	180,6	2,5	230,4	2,1
1932	112,2	2,2	124,9	2,0
	Lohnveredelung			
	Mill. RM.	% des Gesamteigenh.	Mill. RM.	% des Gesamteigenh.
1925	54,8	0,4	55,4	0,5
1926	49,5	0,4	56,9	0,5
1927	55,0	0,3	54,4	0,5
1928	66,1	0,4	56,3	0,4
1929	51,5	0,4	58,2	0,4
1930	55,1	0,5	59,3	0,4
1931	51,4	0,7	58,9	0,6
1932	40,8	0,8	42,0	0,6

Deutschlands Außenhandel ohne Gold und Silber.[20]
1925 — 1932

Jahre:	Einfuhr	Ausfuhr	Saldo
	in Mill. RM.		
1925	12 362	9 290	— 3 072
1926	10 002	10 415	+ 413
1927	14 228	10 801	— 3 427
1928	14 001	12 276	— 1 725
1929	13 447	13 483	+ 36
1930	10 393	12 036	+ 1 643
1931	6 727	9 599	+ 2 872
1932	4 667	5 739	+ 1 072

[19] Wirtschaft und Statistik. 11. Jahrg. 1931 u. 13. Jahrg. 1933.
[20] Monatl. Nachw. über d. ausw. Handel Deutschlds. 1932. Ergänzungsheft I.

3. Die Entwicklung seit der politischen Neugestaltung in Deutschland.

Nach der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus verschärfte sich die Außenhandelslage in Deutschland ganz katastrophal. Hatte Deutschland im Jahre 1931 noch einen Ausfuhrüberschuß von + 2,872 Mdn. RM., so sank dieser im Jahre 1933 auf nur mehr + 0,667 Mdn. RM. herab, während das Jahr 1934 gar mit einem Einfuhrüberschuß von 0,284 Mdn. RM. abschloß, womit der Tiefstand bei einer Ausfuhr von 4,167 Mdn. RM. und einer Einfuhr von 4,451 Mdn. RM. erreicht wurde. Die Gründe für diesen Niedergang haben wir einerseits in der allseitigen starken Beschränkung der Einfuhr und andererseits als Folge von Stillhalteabkommen, Transfermoratorien und Verrechnungsabkommen zu sehen, die beim Ausland entsprechende Reaktion hervorriefen bzw., wie bei den Verrechnungsabkommen, zu einem Verschwinden der bisherigen Ausfuhrüberschüsse Deutschlands namentlich mit den westeuropäischen Ländern führten. Dazu kam als politische Reaktion, die auch im Wirtschaftlichen ihren Niederschlag fand, die jüdisch-ausländischen Boykottbestrebungen, denen jedoch nicht allzu große Bedeutung beigemessen werden darf. Eins griff jedenfalls ins andere, um den deutschen Außenhandel auf ein Minimum herabzudrücken. Die Hauptschuld lag jedoch beim Auslande, das sich für deutsche Fertigwaren, und nur solche konnte Deutschland exportieren, wenig aufnahmefreudig zeigte und für die Schwierigkeit der deutschen Verhältnisse sehr wenig Verständnis aufbrachte. Dadurch war Deutschland aber in die unmögliche Lage versetzt, ungeheure Schuldbeträge zurückzahlen zu müssen und daß ihm andererseits die Möglichkeit zur Erlangung der dazu erforderlichen Devisen genommen war. Als einziger Weg blieb der, Stillhalteabkommen abzuschließen und Transfermoratorien zu verkünden. Die Handelsstatistiken geben diese Entwicklung mit erschreckender Deutlichkeit wieder.

Deutschlands Außenhandel[21]
1931 — 1937

Jahr	Einfuhr		Ausfuhr		Saldo
	Mill. RM.	Anteil am Welth. %	Mill. RM.	Anteil am Welth. %	Mill. RM.
1931	6727	7,8	9599	12,4	+ 2872
1932	4667	8,1	5739	11,0	+ 1072
1933	4204	8,1	4871	10,2	+ 667
1934	4451	8,9	4167	9,0	— 284
1935	4159	8,2	4270	9,2	+ 111
1936	4218	7,8	4768	9,4	+ 550
1937	5468	8,1	5911	9,4	+ 443
1938	5449	—	5257	—	— 192
1938*	6052	—	5619	—	— 433

* Großdeutschland.

[21] Statist. Jahrb. f. d. Deutsche Reich. 1938.

Anders war es beim Veredelungsverkehr. Dieser zeigte selbst bei sinkenden Außenhandelsumsätzen steigende Tendenz. Auch dies ist aus der Statistik klar ersichtlich (s. u.) Mit allem Nachdruck wurden seit der Machtübernahme Ausfuhrförderungsmaßnahmen betrieben, um die für die lebenswichtigen Einfuhren von Rohstoffen und Lebensmitteln und die immer noch beträchtlichen Amortisations- und Zinszahlungen auf unsere Auslandsschulden erforderlichen Devisen aufzubringen. Wir haben schon darauf hingewiesen, daß der Erfolg dieser Bestrebungen nicht ausgeblieben ist und Deutschland nach wie vor, trotz der scheinbar widersprechenden Maßnahmen des Vierjahresplanes, bemüht ist, diesen Außenhandel zu erhalten und womöglich zu vergrößern. Der Wunsch nach einer Steigerung des Devisenanfalls mußte auch zu einer eindeutigen Förderung des aktiven Veredelungsverkehrs in Deutschland führen, der in allen Fällen, wo er vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus gerechtfertigt erscheint, als Devisenbringer nur erwünscht sein kann. So finden wir besonders in den Bestimmungen der Devisenbewirtschaftung Regelungen, die den aktiven Veredelungsverkehr ganz bewußt fördern, auf die aber erst später näher eingegangen werden soll. Seit 1935 ist dann ein erfreulicher Anstieg in den Handelsumsätzen festzustellen, die dank des „Neuen Planes", der, kurz gesagt, die Anpassung der deutschen Einfuhr an die Ausfuhrerlöse zum Ziele hat, durch die weitgehenden Exportförderungsmaßnahmen und nicht zuletzt durch den ungebrochenen Exportwillen weitester Wirtschaftskreise erzielt wurden. Mit dem allgemeinen Ansteigen der Ein- und Ausfuhrbeträge ist auch eine ständige Zunahme

Der aktive Veredelungsverkehr[22]
1931 — 1938

Eigenveredelung

Jahr	Einfuhr		Ausfuhr	
	Mill. RM.	% des Spezialh.	Mill. RM.	% des Spezialh.
1931	180,6	2,7	230,4	2,4
1932	112,2	2,4	124,9	2,2
1933	117,4	2,8	125,4	2,6
1934	127,0	2,9	105,4	2,5
1935	135,3	3,3	120,3	2,8
1936	136,9	3,2	131,1	2,7
1937	165,9	3,0	140,8	2,4

[22] Monatl. Nachw. Erg.-Heft II. 1937. S. 5.

Lohnveredelung

Jahr	Einfuhr		Ausfuhr	
	Mill. RM.	% des Gesamteigenh.	Mill. RM.	% des Gesamteigenh.
1931	51,4	0,7	58,9	0,6
1932	40,8	0,8	42,0	0,7
1933	38,6	0,9	44,5	0,9
1934	37,2	0,8	37,6	0,9
1935	31,0	0,7	35,7	0,8
1936	33,8	0,8	42,6	0,9
1937	52,9	0,9	54,2	0,9

bei den Zahlen für den aktiven Veredelungsverkehr festzustellen. Hierüber gibt unsere Aufstellung ebenfalls Auskunft. Seit 1934 steigt die Ausfuhr nach Eigenveredelung im gleichen Maße wie die Ausfuhr des Spezialhandels. Beim Lohnveredelungsverkehr haben sich die Werte auf beiden Seiten seit 1932 nur unwesentlich verändert, während sie relativ in % des Gesamteigenhandels gestiegen sind.

4. Der Umfang des aktiven Veredelungsverkehrs in einzelnen Industriezweigen.

1. Allgemeine Betrachtung.

Wenn wir im folgenden Betrachtungen über den Umfang des aktiven Veredelungsverkehrs in den verschiedenen Industriezweigen anstellen, so wollen wir uns damit ein Bild davon verschaffen, welche Industrien zur Hauptsache den aktiven Veredelungsverkehr pflegen und ihn als besonderes Betätigungsgebiet kennen. Dabei werden wir uns vor allem auf allgemeines statistisches Material stützen müssen, da Veröffentlichungen hierüber seitens der Industrieverbände nicht erfolgen und Angaben aus interessenpolitischen Gründen stets ängstlich vermieden werden. Wir wollen nun zunächst das Jahr 1930 betrachten, über das erstmalig nach dem Kriege einzelne Angaben seitens der amtlichen Statistik gemacht werden, und zwar soll vorweg der Anteil der wichtigsten Waren am Veredelungsverkehr nach den Gruppen des Internationalen Warenverzeichnisses aufgezeigt werden.

Ein- und Ausfuhr im Eigenveredelungsverkehr 1930.[1]

Gruppen des Internationalen Warenverzeichnisses:	Einfuhr Mill. RM.	%	Ausfuhr Mill. RM.	%
Lebende Tiere	0,1	0,0	—	—
Lebensmittel und Getränke	67,2	27,3	61,1	23,8
Darunter				
Reis	40,6	16,5	22,3	8,7
Kaffee	10,9	4,4	—	—
Bier	—	—	27,6	10,7
Rohstoffe u. halbfertige Waren	115,1	46,9	43,4	16,9
Darunter				
Mineralöle	95,8	39,0	31,5	12,3
Chemische Rohst. u. Halbz.	5,9	2,4	—	—
Eisenhalbzeug	5,2	2,1	—	—
Fertigwaren	63,3	25,8	152,3	59,3
Darunter				
Textilerzeugnisse	41,6	16,9	51,3	20,0
Chem. u. pharmaz. Erz., Farben	7,2	2,9	9,2	3,6
Waren aus unedl. Met.	6,8	2,8	18,7	7,3
Nichtelektr. Maschinen	—	—	27,8	10,8
Paraffin, Wachs- u. Fettwaren	—	—	6,4	2,5
Gold und Silber	—	—	—	—
Insgesamt	245,7	100,0	256,8	100,0

Ein- und Ausfuhr im Lohnveredelungsverkehr 1930[2]

Gruppen des Internationalen Warenverzeichnisses:	Einfuhr Mill. RM.	%	Ausfuhr Mill. RM.	%
Lebende Tiere	0,1	0,2	—	—
Lebensmittel und Getränke	0,8	1,5	0,8	1,3
Rohstoffe u. Halbwaren	0,2	0,3	0,4	0,7
Fertige Waren	54,0	98,0	58,1	98,0
Darunter				
Textilerzeugnisse	29,3	53,3	29,5	49,8
Eisenwaren	6,6	12,0	7,3	12,3
Maschinen	4,8	8,7	4,0	6,7
Elektrot. Erz. u. Masch.	4,0	7,3	3,5	5,9
Feinmech. Erz.	1,7	3,1	2,4	4,0
Kraftfahrz., Krafträder	1,5	2,7	1,9	3,2
Glas u. Glaswaren	1,0	1,8	1,0	1,7
Kautschukwaren	0,4	0,7	1,6	2,7
Insgesamt	55,1	100,0	59,3	100,0

1 Wirtschaft u. Statistik. 11. Jahrg. 1931. S. 486/87 zusammengestellt.
2 Ebenda.

Auffällig ist bei der Einfuhr zur Eigenveredelung zunächst der Posten Rohstoffe und Halbfabrikate mit 115,1 Mill. RM., gleich 46,9% der gesamten Einfuhr zur Eigenveredelung, während der Ausfuhrposten der gleichen Gruppe nur 43,4 Mill. RM. mit 16,9% beträgt. Dieses Mißverhältnis ist vor allem auf die Einfuhr von Mineralölen zurückzuführen, die zum großen Teil im Veredelungsverkehr erfolgt; nach Veredelung werden die Produkte dann aber zum überwiegenden Teil für den Inlandsbedarf bereitgestellt. Es handelt sich hierbei also keinesfalls um einen durchgeführten Veredelungsverkehr, sondern nur um ein Teilstadium desselben, jedenfalls in der statistischen Erfassung, da eine Ausfuhr aus dem Zollausschlußgebiet nach Veredelung in das Zollinland nicht unter die Statistik des Veredelungsverkehrs fällt, sondern als Einfuhr von Waren aus Niederlagen in den freien Verkehr des Zollgebietes bezeichnet wird. Es entfällt hier die Voraussetzung, daß die veredelte Ware wieder in das Ausland geht. Wir sind auf dieses Problem schon früher eingegangen.[3] Auch läßt ausnahmsweise der § 14 der Veredelungsordnung die Möglichkeit offen, daß, insoweit die Ausfuhr nicht rechtzeitig erfolgt, die zur Veredelung abgefertigte Ware zu verzollen ist, und zwar zu dem Tarifsatz, der zu der Zeit der Abfertigung zur Veredelung für die unveredelte Ware in Geltung stand. „Sobald Waren nach der Veredelung auf ‚Niederlagen oder Konten' .... gebracht sind, gelten sie für den Veredelungsverkehr als ausgeführt, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob sie später in der Tat ausgeführt oder etwa nach Verzollung wieder in den freien Verkehr des Inlandes eingeführt werden".[4] Die Statistik hält diese Vorgänge jedoch nicht fest, sie „interessiert dabei stets nur derjenige Wert, der tatsächlich ins Ausland geflossen ist".[5] Diese Fälle[6] sind aber nicht so sehr von Bedeutung. Die eben angeführten Tatsachen müssen aber bei unseren späteren Betrachtungen unbedingt Berücksichtigung finden, um die bilanzmäßige Bedeutung des aktiven Veredelungsverkehrs aufzeigen zu können. Ähnlich wie bei den Mineralölen liegen die Verhältnisse bei Reis und Kaffee. Restlos scheint die Einfuhr nur bei den Fertigwaren zur Auslandsveredelung verwandt zu sein. Im Lohnveredelungsverkehr dagegen werden naturgemäß sämtliche Waren nach Veredelung wieder ausgeführt, da die Waren ja bekanntlich Eigentum der ausländischen Auftraggeber bleiben. Dieses ist aus unserer Aufstellung für das Jahr 1930 klar ersichtlich. Bei der Lohnveredelung handelt es sich auch fast ausschließlich um die Veredelung von Fertigwaren und dabei wieder überwiegend um Textilerzeugnisse. Aus unseren Aufstellungen für das Jahr 1930, das in diesen geschilderten Grundzügen auch für die anderen Jahre charakteristisch ist, läßt sich auch erkennen, welche Industriezweige besonders an den Veredelungsvorgängen beteiligt sind. Es handelt sich dabei in erster Linie

---

[3] Vgl. S. 19.

[4] Merks-Hoffmeister: A. a. O., Kommentar. S. 71.

[5] Gesetz über die Statistik des Warenverkehrs mit dem Ausland. A. a. O., Seite 10.

bei den Produktionsgüterindustrien um die eisenverarbeitenden Industrien, nicht etwa die Veredelung von Roheisen, die nicht unter die Bestimmungen der Veredelungsordnung fällt und besonders geregelt wird, ferner die Mineralölindustrie, die Maschinenindustrie und die Nichteisenmetallindustrien. Bei den Konsumgüterindustrien sind es vorwiegend die Textilindustrien, die Nahrungs- und Genußmittelindustrien, die chemische Industrie, und bei der Hamburger Seehafenindustrie, die fast alle genannten Industriezweige erfaßt, kommen noch die Werften als Veredelungsindustrien hinzu. Wenden wir uns nun noch kurz den angeführten Industriezweigen zu.

2. Der aktive Veredelungsverkehr in den Produktionsgüterindustrien.

aa) Die eisenverarbeitende Industrie.

Hier ist es seit 1919 zu zahlreichen Zulassungen von ständigen Veredelungsverkehren gekommen.[7] So wurden zur Lohnveredelung zugelassen die Herstellung von Rillendruckzylindern aus nichtschmiedbaren Eisengußzylindern für Spinnmaschinen, das Einhobeln oder Einfräsen von Zähnen in rohe Radkörper aus nichtschmiedbarem Eisenguß oder Eisen sowie Abdrehen, Härten und Schleifen derselben, die Herstellung von Profilstäben für Turbinenschaufeln, das Herstellen von Weichen, Kreuzungen und Herzstücken aus Eisenbahnschienen, Eisenbahnschwellen und Eisenbahnlaschen, das Lackieren von Weißblech, das Gravieren von Druckplatten aus schmiedbarem Eisen sowie von bearbeiteten Walzen aus schmiedbarem Eisen und das Verzinnen von Schiffsausrüstungsgegenständen. Für die Eigenveredelung kam es zur Zulassung von Verkehren mit Eisenblech in Stärke von 1 mm und darunter zur Herstellung von Eisenwaren aller Art. Die Zulassungen erfolgten alle vor 1930 und auch bei den anderen Industriezweigen sind nach 1930/31 nur ganz wenige Zulassungen ständiger Veredelungsverkehre bewilligt worden, ein Zeichen dafür, daß in jener Zeit die Entwicklung, durch Zulassung ständiger aktiver Veredelungsverkehre den Bedürfnissen einzelner Industriezweige gerecht zu werden, im wesentlichen ihren Abschluß fand. Die genannten Zulassungen kamen zum großen Teil der Metallwarenindustrie in West- und Mitteldeutschland, Sachsen und Württemberg zugute, die überhaupt vielfach im Lohn für das Ausland arbeitet. Daneben wurden aber auch im Einzelfall nichtständige Verkehre bewilligt. So wurden im Jahre 1936 beispielsweise nach Eigenveredelung ausgeführt: Stahlrohre im Werte von 1,239 Mill. RM.; Stab- und Formeisen 2,277 Mill. RM.; Blech und Draht 1,796 Mill. RM.; Gußschmiedestücke 0,275 Mill. RM. und sonstige Eisenwaren im Werte von 2,201 Mill. RM., wogegen die Einfuhr von Eisen- und Eisenlegierungen zur Bearbeitung im Eigenveredelungs-

[6] § 14 VO.

[7] Nach dem Verzeichnis der zugelassenen ständigen Veredelungsverkehre. Berlin 1930. Dasselbe gilt auch für die Untersuchung der übrigen Industriezweige.

verkehr für alle Veredelungsarbeiten nur 5,779 Mill. RM. betrug.[8] Den wichtigsten Posten der Weiterverarbeitung von Eisen nahm seit 1930 die Herstellung von Walzwerkserzeugnissen und Kleineisenwaren ein. In den letzten Jahren hat sich der Umfang der Herstellung von Walzwerkserzeugnissen weiterhin beträchtlich erhöht. Bei einer Einfuhr von 5,779 Mill. RM. von Eisen- und Eisenlegierungen im Eigenveredelungsverkehr für das Jahr 1936[9] wurden allein für 3,746 Mill. RM. der Weiterverarbeitung zu Walzwerkserzeugnissen unterzogen, während 1937[10] mit 5,463 Mill. RM. für die Einfuhr eine solche Bearbeitung im Werte von sogar 4,226 Mill. RM. vorgenommen wurde. Vergleichen wir die Zahlen der Eigenveredelung von Eisen, und zwar die Wertbeträge der Ausfuhr mit den Gesamtausfuhrzahlen für Eisenhalb- und -Fertigwaren im Spezialhandel, so erhalten wir für die Jahre 1934 bis 1937 folgendes Bild:

in Mill. RM.[11]

1934	1935	1936	1937	
1,139	0,962	1,098	1,526	Lohnveredelung
7,850	7,947	9,493	9,988	Eigenveredelung
8,989	8,909	10,591	11,514	insgesamt
662,807	750,946	765,115	1 020,764	Ausfuhr von Eisen
1,2	1,1	1,2	1,0	Anteil der Eigenveredelung in %

Wir stellen zunächst eine dauernde Zunahme des aktiven Veredelungsverkehrs fest, die insbesondere beim Eigenverkehr stark hervortritt, während der Lohnverkehr später und weniger rasch nachkommt. Gemessen an der Zahl der Gesamtausfuhr von Eisenhalb- und -Fertigwaren ist der absolute Anteil des aktiven Veredelungsverkehrs mit den gleichen Waren nur sehr klein, aber auch der Prozentsatz des Eigenveredelungsverkehrs, der ja nur vergleichbar ist, bleibt hinter dem allgemeinen Anteil des Eigenveredelungsverkehrs an der Ausfuhr des Spezialhandels weit zurück, was wohl darin begründet ist, daß bei den meisten Eisenprodukten das Material in Deutschland selber erzeugt und dann gleich seiner Verwendung entsprechend bearbeitet wird.[12]

bb) Die Maschinenindustrie.

In der Maschinenindustrie spielt das Einbauen von Maschinenteilen, Laternen, Lampen, Öfen, Stahlmagneten usw. in Maschinen, Motoren, Eisenbahnwagen u. a. m. sowie das Versehen von Flugzeugen, Lokomotiven, Kraftwagen und Krafträdern mit aus dem Ausland ein-

[8] Nach Wirtsch. u. Stat. 17. Jg. 1937. S. 673, während die Gesamtausfuhrziffer nach d. monatl. Nachw. f. 1936, 2. Ergänzungsheft, berechnet ist.

[9] Zahlen nach d. monatl. Nachw., 2. Ergänzungsheft 1936.

[10] Ebenda. 1937.

[11] Nach den Angaben der Monatl. Nachweisungen, jeweils d. Dezember-Heft, u. d. 2. Ergänzungsheften der Jahre 1934/37 zusammengestellt.

[12] Vgl. im übrigen die Angaben in „Wirtschaft und Statistik" der Jahre 1931/37, 11./17. Jahrg.

geführten Motoren die wichtigste Rolle. Daneben werden viele Maschinen und besonders elektrotechnische Maschinen im Veredelungsverkehr Ausbesserungen unterzogen. Diese Veredelungsart ist in der Maschinen- und elektrotechnischen Industrie überhaupt die wichtigste, während die anderen Aufträge nur mit geringeren Beträgen ausgewiesen werden.[13] An Zulassungen von ständigen Veredelungsverkehren für Rechnung eines Inländers sind zu nennen das Einsetzen von Magnetspulen aus Aluminiumdraht in elektromagnetische Schneider und das Einbauen von Elektromotoren in Krananlagen. Für Rechnung eines Ausländers ist das Zusammenbauen von Erregermaschinen nebst Zubehörteilen mit anderen elektrotechnischen Maschinen und das Anbauen von Elektromotoren an Werkzeugmaschinen sowie an Pumpen und Gebläsemaschinen zu nennen. Wie für die Eisenverarbeitung kommen auch hier die Gebiete West- und Mitteldeutschland sowie Sachsen und Württemberg in Frage und daneben naturgemäß die Stätten der elektrotechnischen Industrie. Zahlen können uns hier nur wenig sagen, da ja niemals ersichtlich oder abschätzbar ist, in welchem Umfange Veredelungsarbeiten vorgenommen worden sind. Aus den Zahlen für 1936 kann nur ersehen werden, daß Dampflokomotiven und Kraftmaschinen zusammen mit einer Ausfuhrziffer von 7,604 Mill. RM. (1935 4,272) den weitaus wichtigsten Platz einnahmen gegenüber Werkzeugmaschinen mit 0,243 Mill. RM. (0,198), Maschinen der Spinn- und Lederindustrie mit 1,632 Mill. RM. (1,668) und Maschinen der Nahrungs- und Genußmittelindustrie mit 0,084 Mill. RM. (0,213).[14]

cc) Die Nichteisenmetallindustrien.

Dieser Industriezweig, unter dem wir die Herstellung und Weiterverarbeitung von Waren aller andern unedlen Metalle verstehen wollen, nimmt seiner Vielseitigkeit entsprechend auch beim Veredelungsverkehr einen bedeutenden Platz ein, und zwar handelt es sich hier vorwiegend um Aufträge, die im Lohn durchgeführt werden. Wir finden dementsprechend Zulassungen im Lohnveredelungsverkehr für das Einfräsen von Zähnen in Radkörper aus Kupfer oder Messing, für die Herstellung von Profilstäben zu Turbinenschaufeln aus sog. Monelmetall (natürliche Nickel-Kupfer-Legierung), für das Überziehen roher oder bearbeiteter Walzen mit Kupfer auf elektrolytischem Wege, für das Gravieren von Walzen aus Kupfer oder gegossenem Messing, das Gravieren von Druckwalzen aus Aluminium oder Zinn und das Einfräsen von Zähnen in Ringe oder Scheiben aus Messingblech. Die Vorstellung, daß Deutschland die „Lohnwerkstätte der Welt" sei, kommt hier wie auch in der Maschinenindustrie besonders deutlich zum Ausdruck. Im Veredelungsverkehr äußert sich diese Tatsache

---

[13] Vgl. Monatl. Nachw., Ergänzungsh. II. 1936 u. 37. Einfuhr zur Eigenveredelung. 18. Abschnitt.

[14] Vgl. Anm. 12 auf S. 38.

darin, daß die Arbeiten, wie gesagt, vorwiegend im Lohnverkehr durchgeführt werden.[15]

dd) Die Mineralölindustrie.

Entgegen unserer Feststellung bei den Metallindustrien können wir bei der Mineralölindustrie die Beobachtung machen, daß diese ausschließlich für eigene Rechnung veredelt und zu diesem Zwecke große Mengen verschiedener Vorprodukte, meist aber Rohöl, einführt. Es bestehen zahlreiche ständige Zulassungen zur Eigenveredelung, von denen nur die Herstellung von Brennöl und von Brauerpech aus Mineralöl, die Herstellung von Schmiermitteln aus Mineralschmieröl, das Zähflüssigmachen von Mineralöl durch Voltolisieren, die Bearbeitung von Mineralöl für Transformatoren nebst Einfüllen usw. genannt werden sollen. Außerdem umfaßt die Bearbeitung und Verarbeitung der Mineral- und Steinkohlenteeröle das Mischen von Benzin, das Destillieren von Erdöl, Raffinieren und Mischen von Schmierölen, Destillationsrückständen, Benzin und Steinkohlenteerölen. Wir haben schon darauf hingewiesen, daß bei der Mineralölindustrie ein auffälliges Mißverhältnis zwischen eingeführten Vorprodukten und der Ausfuhr der veredelten Waren besteht, das darauf zurückzuführen ist, daß ein großer Teil der Produkte nach Veredelung nachverzollt und in den freien Verkehr gebracht wird. Lediglich bei dem hochwertigsten Produkt der Mineralölindustrie, dem Mineralschmieröl, ist ein Überschuß der Ausfuhr gegenüber der Einfuhr vorhanden, wobei nicht gesagt sein soll, daß es sich dabei um die gleichen Produkte handelt, die ein- bzw. ausgeführt werden; denn bei der Einfuhr von Schmierölen, auf die Deutschland trotz eigener Produktion und sogar Ausfuhr in großem Umfange angewiesen ist, handelt es sich hier im Veredelungsverkehr um Nachraffinierungen, während die ausgeführten Schmieröle, die im wesentlichen aus dem Veredelungsverkehr mit Rohölen stammen, eine Wertverbesserung des Vielfachen ihres ursprünglichen Wertes erfahren, also ein devisenwirtschaftlich sehr erträgliches Geschäft darstellen. Die Ausfuhr an Mineralschmierölen im Veredelungsverkehr betrug 1930 noch 23,095 Mill. RM., sank bis zum Jahre 1934 auf 14,098 Mill. RM. herab und belief sich dann 1935 schon wieder auf 16,065 Mill. RM., ein erfreulicher Anstieg, der in den folgenden Jahren mit 17,612 Mill. RM. für 1936 und 17,854 Mill. RM. für 1937 eine Fortsetzung erfuhr. Fassen wir die wichtigsten Produkte der Statistik des Eigenveredelungsverkehrs der Mineralöle zusammen, nämlich Benzin, Mineralschmieröl und sonstiges Mineralöl, so ergibt sich auf der Einfuhrseite für das Jahr 1934 als Tiefpunkt unseres Außenhandelsvolumens eine Zahl von 39,454 Mill. RM.; für 1935 51,306 Mill. RM.; für 1936 57,331 Mill. RM. und für 1937 72,416 Mill. RM. Auf der Ausfuhrseite betragen die Zahlen für die gleichen Jahre 23,802; 27,053; 26,649 und 24,373 Mill. RM.[16] Dieser Rückgang in der Ausfuhr beruht auf dem

[15] Vgl. Anm. 12 auf S. 38.

[16] Zahlen nach den Monatl. Nachw. der entsprechenden Jahre. 2. Ergängzh.

Sinken der Ziffern für Benzin, Gasöl, Treiböl und Destillationsrückstände, während sich andererseits die Einfuhr mehr als verdoppelt hat.[17] Die im Veredelungsverkehr hergestellten Schmieröle aus eingeführten Vorprodukten gehen hauptsächlich nach Finnland, Großbritannien, Dänemark und der Schweiz. Der Sitz dieser außerordentlich wichtigen Industrie ist, wie schon vorher an anderer Stelle gesagt, zum weitaus größten Teil der Hamburg-Harburger Wirtschaftsraum und das Hamburger Freihafengebiet. Wir werden hierüber noch kurz im letzten Teil dieses Abschnittes zu sprechen kommen, der sich mit der Seehafenindustrie Hamburgs befassen wird.

3. Die Konsumgüterindustrien.

aa) Die Textilindustrie.

Das wichtigste Gebiet für den Veredelungsverkehr ist die Textilindustrie. Man spricht hier in den Fällen, wo sich Industriebetriebe hauptsächlich mit der Veredelung von Textilien befassen, sogar von Textilveredelungsindustrie, muß hier jedoch in diesem Zusammenhang die Einschränkung machen, daß es sich dabei keineswegs immer um Betriebe handelt, die sich nun auch des zollfreien Veredelungsverkehrs bedienen, doch ist dieser gerade für die besagte Industriegruppe von ganz großer Wichtigkeit. Es bestehen demzufolge für die Textilveredelungsindustrie eine Unmenge von Zulassungen sowohl für die Eigenveredelung als auch für die Lohnveredelung. Es sollen hier nur folgende Zulassungen angeführt werden: das Ausrüsten, Winden, Zetteln, Zwirnen und Plissieren von Seiden aller Art, Garnen und Geweben, Wirkstoffen aus Wolle, Wirkwaren aller Art, das Ausrüsten von künstlicher Seide, seidenen Geweben, Sammet, Plüsch, Wollgeweben, Baumwollgarn, Baumwollsammet, Baumwollgeweben und Leinengarn. Dabei bedeutet der Begriff „Ausrüsten" gemäß Erlaß des Reichsministers der Finanzen IIa 4432 vom 24. April 1928: Abkochen, Appretieren, Aufschneiden, Bedrucken, Beschweren, Bleichen, Bügeln, Bündeln, Eisengarnherstellung, Entbasten, Entfetten, Erschweren, Färben, Filanieren, Finieren, Finischen, Gasieren, Gaufrieren, Glänzen, Glätten, Griffigmachen, Haspeln, Imprägnieren, Kalandern, Karbonisieren, Laugen, Lüstrieren, Mangeln, Merzerisieren, Moirieren, Nitrieren, Opalisieren, Perlieren, Präparieren, Pressen, Rauhen, Scheren, Schleifen, Schlichten, Sengen, Spannen, Spulen, Stärken, Strecken, Tränken, Transparentieren, Umfärben, Verleinen, Verseiden, Verwollen, Walken, Waschen und Zurichten. Diese Aufzählung gibt uns zweifellos einen Überblick über die Mannigfaltigkeit der Veredelungsarbeiten in der Textilindustrie. Dabei wurden nun in den Jahren seit 1930 von den zur Veredelung eingeführten Textilien Garne vorwiegend ausgerüstet und gezwirnt, während bei den Geweben das Bedrucken und Färben im Vordergrund stand. Ferner war die Herstellung von

[17] Vgl. Anm. 12 auf S. 38.

Oberbekleidungsgegenständen, die Herstellung von Säcken aus Jutegeweben sowie im Lohnveredelungsverkehr das Ausbessern von Wollwaren nicht unbeachtlich. 1936 wie auch 1937 hat gegenüber den Vorjahren vor allem das Bedrucken, Färben, Bleichen und das sonstige Ausrüsten von Gespinsten wie auch von Geweben aus Wolle, Baumwolle und anderen tierischen und pflanzlichen Spinnstoffen zugenommen. Im Jahre 1930 betrug die Ausfuhr im Eigenverkehr veredelter Baumwoll-, Woll- und Seidengewebe 29,050 Mill. RM. Diese Zahl verringerte sich 1934 auf 11,592 Mill. RM. und stieg dann langsam 1935 auf 12,309 Mill. RM. und weiter auf 13,995 Mill. RM. im Jahre 1936. Bei den Garnen waren die Schwankungen nicht ganz so beträchtlich. 1930 betrug die Ausfuhr eigenveredelter Baumwollgarne beispielsweise 7,259 Mill. RM. und 1932 war hier bereits der Tiefpunkt mit 4,668 Mill. RM. erreicht; seitdem war ein ständiges Ansteigen auf 5,019 Mill. RM. im Jahre 1933; 6,674 1934; 7,419 1935; 14,292 1936 und 14,336 Mill. RM. im Jahre 1937 zu verzeichnen.[18] Einen guten Überblick über die Bedeutung des aktiven Veredelungsverkehrs vermittelt folgende Gegenüberstellung mit den Gesamtausfuhrzahlen von Garnen, Geweben, Gewirken, von Kleidung und Wäsche, Filzhüten und sonstigen Textilwaren der Jahre 1934 bis 1937. Diese Bedeutung soll weiter durch die Betrachtung der prozentualen Anteile des Eigenveredelungsverkehrs an der gesamten Textilausfuhr herausgestellt werden.

in Mill. RM.[19]

1934	1935	1936	1937	
484	435	510	541	gesamte Textilausfuhr
20	17	16	18	Lohnveredelung
24	26	36	45	Eigenveredelung
44	43	52	63	insgesamt
5,0	6,0	7,0	8,3	Anteil des Eigenv. der Gesamtausf. an Textilien in %

Wir können feststellen, daß die Textilausfuhr 1935 noch gegenüber 1934 schrumpfte, dann aber seit 1936 einen beträchtlichen Aufschwung nahm. Eine ähnliche Entwicklung nahm auch die Lohnveredelung, während die Eigenveredelung seit 1934 eine dauernde Zunahme erfuhr, und zwar neben der absoluten Zunahme auch eine relative hinsichtlich des Anteils an der gesamten Textilausfuhr. Dieser Anteil ist weiterhin verglichen mit anderen Industriezweigen sehr beträchtlich. Wenn 1937 allein der Eigenveredelungsverkehr 8,3% der Gesamtausfuhr in der Textilindustrie ausmachte, der gesamte Veredelungsverkehr überschlagsmäßig etwa 10% dieser Ausfuhr ausmacht, so ist das ein deutliches Merkmal der Wichtigkeit des aktiven Veredelungsverkehrs für

[18] Zahlen nach „Wirtschaft und Statistik" der entsprechenden Jahre.

[19] Nach den Angaben der Monatl. Nachw., jeweils das Dezember-Heft, u. den 2 Ergänzungsheften der Jahre 1934/37 zusammengestellt.

diesen Industriezweig. Die neuen Wege, die in der Ausrüstung beschritten sind und weiterhin beschritten werden, berechtigen zu der Vermutung einer weiteren günstigen Entwicklung in dieser Hinsicht.

bb) Die Nahrungs- und Genußmittelindustrien.

Auffällig ist hier, daß in der Statistik, wie in der Tabelle auf Seite 35 gezeigt, erhebliche Einfuhren an Reis und Kaffee ausgewiesen werden, während auf der Gegenseite nur verhältnismäßig kleine Beträge der nach Veredelung wieder ausgeführten Waren gegenüberstehen. Dieses liegt, wie schon gesagt, daran, daß auch in der Nahrungs- und Genußmittelindustrie, ähnlich wie wir es bei der Mineralölindustrie feststellen konnten, die weitaus größten Mengen der zur Veredelung eingeführten Vorprodukte nach Veredelung nachverzollt und für den Inlandskonsum bereitgestellt werden. Für die Bewertung des Veredelungsverkehrs sind die außerordentlich hohen Einfuhrziffern also bedeutungslos. Es handelt sich hier auch wieder vorwiegend um solche Betriebe, die im Freihafen Hamburg ihre Niederlassung haben und dort auch die Bearbeitung der Waren vornehmen. Daneben bestehen aber auch für andere Lebensmittel zahlreiche Veredelungsverkehre, bei denen die Endprodukte wieder in das Ausland gehen und die insgesamt gesehen nicht unbeträchtlich sind. Von den ständigen Zulassungen seien erwähnt die Herstellung von Malz aus Gerste im Lohn- und Eigenveredelungsverkehr, ebenfalls das Dippen und Etuvieren von Pflaumen, Feigen, Datteln und sonstigem getrockneten Obst und die Herstellung von Kakaofett aus Kakao. Eigenveredelungsverkehre bestehen für die Herstellung von Müllereierzeugnissen aus Buchweizen, für das Herstellen von Maisschrot aus Mais, für die Herstellung von Ausfuhrbier aus mährischem Malz, böhmischem Hopfen und Rohrzucker, für das Herstellen von Reisstärke aus Reis, das Verlesen und Sortieren von Speisebohnen, Rösten, Schälen und Enthülsen von rohem Kaffee und das Vermahlen von Gewürzen. Außerdem gibt es aber noch eine ganze Anzahl anderer weniger wichtiger Zulassungen. Der zur Veredelung eingeführte Reis wurde in den letzten Jahren unserer Betrachtung entgegen der ständigen Zulassung, die nur ein Vermahlen vorsieht, vorwiegend geschält, während das Mahlen von Reis bedeutungslos wurde. Auch das Polieren und Nachpolieren von geschältem bzw. poliertem Reis, das noch im Jahre 1930 von wesentlicher Bedeutung war, hat in den folgenden Jahren beträchtlich nachgelassen. Beim Kaffee ist neben dem Schälen und Rösten auch das Entziehen von Koffein eine wichtige Veredelungsarbeit. Auch die Herstellung von Müllereierzeugnissen aus Mais, Gerste und Weizen zählte zu den häufigsten Veredelungsarbeiten, jedoch haben sich dafür die Verhältnisse wesentlich geändert, so daß diese Art der Veredelung heute keine erhebliche Rolle mehr spielt. Von Bedeutung ist weiter noch die Herstellung von Exportbier. Betrachten wir die Ausfuhrziffern verschiedener veredelter Waren in den Jahren 1935 bis 1937, so finden wir zunächst als größten Posten die Ausfuhr von Bier, die im Jahre 1935

5,720 Mill. RM. betrug und in den beiden folgenden Jahren auf 5,805 und 7,704 Mill. RM. gestiegen ist. Auch die Bearbeitung von Hopfen war sehr beträchtlich, jedoch ist hier seit 1935 mit 7,443 Mill. RM. eine ständige Abnahme auf 5,091 Mill. RM. im Jahre 1936 und 3,278 Mill. RM. 1937 zu verzeichnen. Bedeutend war ferner die Herstellung von Stärke aller Art mit 2,206 Mill. RM. 1935; 3,763 1936 und 3,136 1937, wobei die Herstellung 1935 noch im wesentlichen im Eigenverkehr erfolgte, während diese 1936 und 1937 im Lohn vorgenommen wurde. Weiter ist wichtig die Ausfuhr von poliertem Reis mit 3,559; 2,890; 3,515 Mill. RM. für die drei Jahre, die jedoch im Vergleich mit den eingeführten Mengen nur sehr gering ist. Ebenso bildete die Ausfuhr von geröstetem Kaffee nur einen kleinen Posten mit 0,431; 0,476 und 0,362 Mill. RM. Eine Abnahme erfolgte in der Bearbeitung von Getreide zu Mehl, Grieß und Graupen. Ebenfalls hat die Ausfuhr von Haferflocken, Backhefen und Stärkegummi nachgelassen. Andererseits zeigt die Ausfuhrziffer von bearbeiteten Kakaobohnen mit 0,776 Mill. RM. 1937 gegen 0,152 Mill. RM. 1936 eine Zunahme, wie auch ein Ansteigen der Beträge für Eigelb, Wurstwaren und Ölmühlenerzeugnisse festzustellen ist.[20]

cc) Die chemische Industrie.

Weniger bedeutungsvoll, aber dennoch erwähnenswert, sind die Veredelungsvorgänge, die in der chemischen Industrie im Rahmen eines Veredelungsverkehrs durchgeführt werden. Hier wurden vorwiegend Holzgeist sowie Kampfer und andere flüchtige Öle gereinigt, raffiniert und teilweise zu Riechstoffen verarbeitet, aus essigsaurem und holzessigsaurem Kalk Essigsäure hergestellt und Kasein gemahlen oder zu Kunsthorn verarbeitet. Daneben ist auch die Herstellung von Farbstoffen, pharmazeutischer Erzeugnisse und die Bearbeitung von Wachs und wachsähnlichen Stoffen zu nennen. Bei der statistischen Betrachtung der Jahre 1935 bis 1937 ist bei der Ausfuhr von Schmiermitteln mit 2,349; 2,267; 2,702 Mill. RM. und für Glyzerin mit 0,054; 0,103; 0,490 Mill. RM. ein leichtes Ansteigen zu bemerken. Die Milchsäureausfuhr hat sich mit 0,570; 0,476 und 0,581 Mill. RM. gehalten, flüchtige Öle zeigen eine geringe Abnahme bei 0,827; 0,737 und 0,761 Mill. RM., wogegen die Ausfuhr von Teerfarbstoffen und Holzgeist sehr stark geschrumpft ist. Die Ausfuhr von Teerfarbstoffen betrug 1935 als wichtigster Posten noch 3,310 Mill. RM. und sank 1936 auf 3,081 und 1937 weiter auf 1,840 Mill. RM., während die Ziffern für Holzgeist 0,985 und 0,520 Mill. RM. für die Jahre 1935 und 1936 betragen und für 1937 gar kein Betrag mehr ausgewiesen wird.[21]

---

[20] Zahlen nach d. Monatl. Nachw. der betreffenden Jahre. 2. Ergänzungsh.

[21] Zahlen nach den Monatl. Nachw. der entsprechenden Jahre. 2. Ergänzungshefte.

4. *Umfang und Bedeutung des aktiven Veredelungsverkehrs für die Seehafenindustrie in Hamburg insbesondere.*

Hamburgs eigentümliche Lage am Rande des deutschen Binnenmarktes und seine seewärts gerichtete und handelspolitisch bedingte Sonderstellung begründen seine Bedeutung als vorwiegend Seehandels- und Ausfuhrplatz. Aber auch die hamburgische Industrie steht im engen Zusammenhang mit Hamburgs Außenhandel. Es ist vielleicht manchem Binnenländer viel zu wenig bekannt, daß Hamburg über eine außerordentlich große Industrie verfügt, die man einteilen kann in die Werftindustrie, die Freihafenindustrie, die eigentliche zollinländisch orientierte Seehafenindustrie und die Spezialindustrien aller Art, die gleicherweise für das Inland und den Export arbeiten. Einen wichtigen Platz unter den Ausfuhrindustrien, und zwar sowohl im Freihafengebiet als auch im Zollinlande, nehmen die Werke ein, die sich mit der Veredelung ausländischer Waren befassen. Es muß hier jedoch besser zwischen der Transitindustrie des Freihafens und den eigentlichen Veredelungsindustrien im Großhamburger Wirtschaftsgebiet unterschieden werden. Neben der bereits früher erwähnten Mineralölindustrie sind die Weingeist-, Weingeisterzeugnisse- und Likörfabriken, die Reismühlen, die Zuckersiedereien, die Glashütten, die Betriebe zur Herstellung von Nähmaschinen, Schmucksachen, medizinischer und physikalischer Instrumente, die Klavierfabriken und die Kunstmöbelwerkstätten zu nennen. Eine besondere Stellung nehmen ferner die Hamburger Schiffsbaubetriebe ein, die Schiffsbauten im Veredelungsverkehr ausführen. Eine besondere Zulassung im Eigenveredelungsverkehr besteht daher auch für das Verzinken eiserner Schiffsausrüstungsgegenstände, sofern dies für Rechnung von Schiffsbauanstalten des Hamburger Freihafens durchgeführt wird.

Wir haben schon darauf hingewiesen, daß der Veredelungsverkehr so, wie er unter den gesetzlichen Bestimmungen verstanden wird, im Freihafen nur aus organisatorischen Gründen eingeführt wurde. An sich ist die Freihafenindustrie Hamburgs als typische „Veredelungsindustrie" schon sehr alt. Sie wurde als solche in ihrer Bedeutung, den Transitverkehr über seine handels- und verkehrsmäßige Funktion hinaus zu unterstützen, vor der Zeit errichtet, „in der allgemein die großen Welthäfen begannen, durch Schaffung einer verarbeitenden Industrie im Hafen oder dessen nächster Nähe ihre bislang vorwiegende Handelsstruktur zu erweitern oder zu ergänzen".[22] Sie wurde daher auch beim Zollanschluß Hamburgs im Jahre 1888 von dieser Maßnahme ausgenommen, um den Erfordernissen der Reedereien und besonders des Transitgeschäftes gerecht zu werden, indem man den größten Teil des Hafengebiets zum „Freihafen" erklärte. Die Freihafenindustrie hat aber durch die Einführung des zollfreien Veredelungsverkehrs keine Förderung erfahren. Dagegen bedeutete der Veredelungsverkehr für

---

[22] Werner Danker: Hamburg als Transitplatz. Hamburg 1936. S. 27. Vgl. auch unsere Ausführung über die Darstellung Johann Georg Büschs auf S. 13.

die übrigen Ausfuhrindustrien Hamburgs, die nach dem Zollanschluß ihrer selbständigen Stellung beraubt wurden, eine Möglichkeit zur Aufrechterhaltung der bisherigen Veredelungsgeschäfte mit dem Ausland und weiterhin zur Förderung solcher Geschäfte. Für diese Industrien war aber gerade Hamburg ein geeigneter Platz, da „wegen der ständig drohenden Unterbindung der Exportmärkte durch Zollerhöhungen und andere Maßnahmen .... die Errichtung von Fabriken für den Veredelungsverkehr nur dort zu verantworten (ist), wo die Industrie sich zugleich auf einen starken heimischen Verbrauch stützen kann. Diesen verbürgen an der Küste nur die allergrößten Städte, die zudem die besten Wasser- und Eisenbahnverbindungen mit großen Konsumzentren im Inland aufweisen".[23] Die Exportempfindlichkeit ist ferner für die Industrieplätze am geringsten, die in der Lage sind, durch Aufsuchung anderer Überseeplätze verlorengegangene Exporte auszugleichen. Diesen Eigenschaften aber verdankt Hamburg seinen außerordentlich starken Veredelungsverkehr auf vielen Gebieten seiner mannigfaltigen Industrie. Dieser wiederum stellt einen wichtigen Faktor der Arbeitsbeschaffung im Hamburger Wirtschaftsgebiet dar, das bekanntlich immer noch wegen seiner Ausrichtung auf den Außenhandel zu den wenigen Gebieten Deutschlands zählt, die noch nicht den vollen Anteil an der „Binnenkonjunktur" haben. Problematisch wird diese Angelegenheit nur durch das hohe Lohnniveau in Hamburg, das durchweg über dem Reichsdurchschnitt steht und es nicht leicht macht, ausländische Aufträge zu erhalten. Daher dürfen beispielsweise auch nicht etwa Industriebetriebe wahllos nach Hamburg gezogen werden. „In den Freihafen gehören nur solche Betriebe, die durch den Freihafen einen besonderen wirtschaftlichen Vorteil genießen und die auf den Bezug zollfreier ausländischer Materalien für den Export angewiesen sind."[24] Es muß daher in der Hamburger Industriewirtschaft vornehmlich eine Entwicklung angestrebt werden, bei der auf die besondere Struktur des Seehafenplatzes Rücksicht genommen wird und die gleichzeitig die Gewähr dafür gibt, daß sie etwaigen Verschlechterungen im Außenhandel nicht stets zwangsläufig folgen muß. Dann aber können solche Industrien auch weitgehend dem für Hamburg so bedeutsamen Transithandel dienen, was insofern im Hamburger Freihafen nicht erreicht ist, als viele dieser Betriebe bisher zu stark in die Zwecke des Einfuhrhandels eingeordnet sind.[25]

Betrachten wir nun noch einige Zahlen, die uns über den Umfang des aktiven Veredelungsverkehrs im Hamburger Freihafen bzw. im Hamburger Wirtschaftsgebiet Aufschluß geben sollen.

---

[23] Paul Schulz-Kiesow: Kontroverse im Wirtschaftsdienst. Nr. 7 v. 13. 2. 1931.

[24] Rede des Syndikus der Handelskammer Hamburg, Dr. Bosch, in der Universität. Auszug im Hamburger Fremdenblatt. Nr. 344 v. 13. 12. 1934.

[25] Vgl. die Rede von Reg.-Rat Dr. Köhler über „Industriepolitik im Hamburger Wirtschaftsraum". Bericht der Hamburger Nachrichten. Nr. 110 vom 22. 4. 1938.

Einfuhr zur Veredelung im Freihafen 1936 und 1937.
Menge in dz[26]

	1936	1937
Ernährungswirtschaft	41 203	979 156
Nahrungsmittel tierisch. Ursprungs	7 836	51 370
Milch	—	1
Butter	1 209	36 789
Fleischwaren	2 772	5 388
Fische	24	29
Tran	1 881	220
Schmalz	737	1 134
Eier	1 213	7 809
Pflanzl. Urspr.	33 146	783 836
Weizen	—	202 709
Roggen	—	54 923
Gerste	—	223 899
Hafer	—	83 158
Mais	—	160 809
Reis	12 537	22 716
Sämereien, nichtölh.	94	514
Müllereierzeugn.	—	7
Hülsenfrüchte	—	4 860
dto. z. Fütterg.	—	800
Küchengewächse	107	1
Obst	29	2 491
Südfrüchte	100	428
Konserven	2	20
Kakao	12 271	16 518
Gewürze	640	1 207
Zucker	517	984
Ölfrüchte	1	1
pfl. Öle u. Fette	5 825	6 161
Speisefette	8	36
Ölkuchen	1 015	1 594
Genußmittel	221	143 950
Kaffee und Kaffeeersatzstoffe	—	132 011
Tee	4	7 981
Branntwein	45	187
Wein	172	3 771

	1936	1937
Gewerbliche Wirtschaft	5 512 589	8 958 879
Rohstoffe und Halbwaren	5 495 889	8 937 318
Flachs	—	14
Baumwollgarn	—	11
Bau- und Nutzholz, rd.	35 393	25 309
Gerbhölzer	—	10
Harze, Schellack	1 124	1 651
Ölfrüchte, techn. Zw.	—	1
Steinkohlen	841 037	3 899 305
Erdöl	1 444 238	2 219 564
Schmieröl und Kraftst.	1 390 258	1 687 747
Koks	—	31 006
Rückst. d. Erdöldest.	693 748	19
Manganerze	2 962	32 985
Chromerze	10	1 254
Schwefelkies	—	654 689
Sonst. Erze	1 271	122 016
Zinn	—	36
Zink	—	50
Sonst. unedl. Met.	—	50
Sonst. Erden und Steine	39 060	49 349
Phospord. mitte	—	152
Gerbstoffauszüge	30 535	6 039
Techn. Fette und Öle	12 026	10 866
Chem. Rohstoffe und Halbw.	1 603	49 322
Bau- und Nutzholz bearb.	—	137 846
Sonst. Rohst. und Halbw.	2 624	8 027
Fertigwaren	16 700	21 561
Gewebe aus Jute, Flachs und		

[26] Unveröffentlichtes Zahlenmaterial des Handelsstatistischen Amtes in Hamburg.

	1936	1937
Hanf	42	387
Kleidung u. Wäsche	3	—
Sonst. Textilwaren	—	9
Papier, Pappe	—	33
Furniere, Sperr- und Faßholz	3 196	10 257
Kautschukwaren	—	9
Glas- und Glaswaren	2 883	5 184
Farben	1 301	1 752
pharmaz. Erz.	—	2
Chem. Vor- und Enderz.	2 936	2 580
Guß- u. Stahlröhren	—	152
Stab- u. Formeisen	—	14
Eisenblech	64	144
Werkzeuge, landw. Ger.	—	1
Sonst. Eisenwaren	69	415
Kupferwaren	—	58
Waren a. unedl. Met.	5	262
Kraftfahrzeuge	6 201	—
Feinmech. u. opt. Erzeugnisse	—	2
Elektrotechn. Erz.	—	3
Sonst. Fertigwaren	—	297
Sämtliche Waren	5 553 792	9 938 035
Kohlen	1 841 037	3 899 305
Erze	4 243	810 944
÷	1 845 280	4 710 249
	3 708 512	5 227 786

Wir setzen von den Summen für sämtliche Waren die Beträge für Kohlen und Erze ab, weil für diese Stoffe keine Bearbeitung im Freihafen vorliegt, sondern diese lediglich im Freihafen verbraucht wurden (die Erze wurden zunächst im Freihafen verhüttet). Die Statistik, die im Freihafen bekanntlich nicht alle einzelnen Vorgänge festhalten kann, da ja auch keine zollamtliche Überwachung im einzelnen stattfindet, entnimmt die Zahlen für die zur Veredelung hereingenommenen Güter Aufstellungen, die von den Betrieben selber ausgestellt werden und die auch jene Waren enthalten, die an Ort und Stelle verbraucht wurden. Bei den anderen Waren können sich unter diesen Gesichtspunkten jedoch nur geringe Abweichungen ergeben. Wir erhalten also somit für das Jahr 1936 eine Einfuhr zur Veredelung im Freihafen von 3,7 Mill. dz und eine solche im Jahre 1937 von 5,2 Mill. dz, das ist ein Unterschied von 1,5 Mill. dz oder ein Anstieg von 1936 nach 1937 um 40%. In der Entwicklung von 1933/36 können wir einen ähnlichen Anstieg feststellen. Die Bruttozahlen betragen für 1933 und 1936 4,4 bzw. 5,5 Mill. dz; die Nettozahlen belaufen sich auf 2,2 bzw. 3,7 Mill. dz, das sind bei einer Zunahme von 1933 bis 1936 um 1,5 Mill. dz rund 70%. Diese Zahlen geben uns ein Bild der außerordentlich starken Zunahme der zur Veredelung in den Hamburger Freihafen gelangenden Waren. Allerdings sind diese Waren nun nicht alle im veredelten Zustande in das Ausland gegangen. Wir haben schon mehrfach darauf hingewiesen, daß ein großer Teil, leider häufig bei verschiedenen Waren der größte Teil, nach Bearbeitung im Freihafen

in das Zollinland geht, was vom Devisenstandpunkt aus unerwünscht sein muß. Bei Betrachtung der vorstehenden Tabelle erkennt man überdies die ganz eindeutige Auswirkung einer im Jahre 1937 bewußt betriebenen Vorratswirtschaft, auf die der Beauftragte des Vierjahresplans in seinen letzten großen Reden stets mit besonderem Nachdruck hingewiesen hat.

Bei der Einfuhr von Butter im Jahre 1937 ist vor allem Dänemark mit 33 826 dz zu nennen; Eier kamen in einer Menge von 7736 dz aus China; Getreide wurde aus fast allen Agrarländern bezogen; Hülsenfrüchte kamen vorwiegend aus Chile, der Türkei und Rumänien; Obst in einer Menge von 1644 dz aus Jugoslawien; Kakao mit 16 311 dz von der Goldküste; Fette vorwiegend mit 5046 dz aus Argentinien; Kaffee aus allen mittel- und südamerikanischen Kaffeeländern; Tee mit 2720 dz aus Brit. Indien, 2164 dz aus Nied.-Indien und 1788 dz aus China, während aus Griechenland 2679 dz Weine bezogen wurden. In der gewerblichen Wirtschaft ist besonders die Einfuhr von Erdöl zu nennen, die 1937 fast ausschließlich aus den Vereinigten Staaten mit 2 218 346 dz kam, während 1936 noch Rumanien mit 284 875 und Ecuador mit 80 805 dz beteiligt waren. Bei den Kraftstoffen und Schmierölen standen an erster Stelle die niederländischen Gebiete in Amerika mit 865 994 dz, dann folgten die Vereinigten Staaten mit 324 727, die Sowjet-Union mit 308 108 und Rumänien mit 106 683 dz. Bei den Rückständen der Erdöldestillation sind Niederländisch-Amerika mit 568 278 und Rumänien mit 125 470 dz für das Jahr 1936 zu nennen, während 1937 gar nichts eingeführt wurde. Gerbstoffe kamen 1937 4 491 dz aus den Vereinigten Staaten, technische Fette und Öle 5688 dz aus Japan und 4448 dz aus Dänemark, chemische Halbwaren aus den Niederlanden mit 21 902, Italien mit 18 469 und Norwegen mit 7324 dz. Außerdem kamen große Mengen bearbeiteten Bau- und Nutzholzes aus der Tschechoslowakei, Lettland, Schweden, Finnland, den Vereinigten Staaten und Brit. Indien. Bei den Fertigwaren sind besondere Mengen Furniere, Sperr- und Faßholz aus Schweden, Lettland und den Vereinigten Staaten zu nennen. Glas und Glaswaren kamen 5170 dz aus der Tschechoslowakei.[27]

Für die Ausfuhr, die hinsichtlich der Bedeutung des Veredelungsverkehrs als Devisenbringer wichtiger ist, können wir nur die seewärtige Ausfuhr, d. h. alle aus dem Hamburger Wirtschaftsgebiet nach Veredelung per Seeschiff ausgeführten Waren, betrachten. Das ist aber bei Hamburg der weitaus größte Teil der veredelten Waren. Aus der auf Seite 50 gezeigten Tabelle ersehen wir für 1936 eine seewärtige Ausfuhr nach Veredelung im Hamburger Wirtschaftsgebiet in Höhe von 1,7 Mill. dz im Werte von 26,8 Mill. RM., das sind 21% der gesamten Ausfuhr des Deutschen Reiches nach Eigenveredelung. Es muß noch darauf hingewiesen werden, daß jede Veredelung im Hamburger Freihafen statistisch als Eigenveredelung anzusehen ist. Diese Zahl von

[27] Zahlen nach unveröffentlichtem Material des Handelsstatistischen Amtes in Hamburg.

Seewärtige Ausfuhr nach Veredelung aus dem Hamburger Wirtschaftsgebiet 1936.[28]

	dz	‰ RM.
Erzeugnisse des Acker-, Garten- u. Wiesenbaues:		
Malz	4 087	79
Reis	89 825	872
Raps u. Rübsen	221	5
Hopfen	29	9
Nüsse	49	3
Obst, getr.	8	1
Feigen	27	4
Fruchtsäfte	9 062	153
dto. f. gewerbl. Zw.	59	100
Kaffee, gebr.	140	15
Pflanzenwachs	50	6
Erzeugn. d. Forstwirtschaft		
Bau- u. Nutzholz	64	1
Tiere u. tier. Erzeugn.		
Eigelb	1 952	104
Bienenwachs	50	7
Erz. d. landw. Nebengewerbe		
Mehl	733	8
Graupen, Grieß usw.	17 188	158
sonst. Müllereierz.	14 947	257
Bohnenöl	250	9
sonst. fette Öle	189	16
Olein	14 222	385
Sirup u. Melasse	14	1
Stärkezucker	1 468	17
Rum	55	4
Weinbrand	294	11
sonst. Branntwein	901	121
Wein	131	9
Obstwein	2 689	70
Bier	50 306	1 460
Essig	193	6
Hefe	3 781	59
Mineralwasser	351	9
Reisabfälle	3 693	17

	dz	‰ RM.
Erz. d. Nahrungs- u. Genußmittelgewerbes:		
Backwerk	336	39
Zuckerwerk	115	16
Essenzen u. Extrakte	13	3
Konserven	20	3
sonst. Nahrungs- und Genußmittel	1 275	83
Mineralische u. fossile Rohstoffe:		
Schmieröle	726 958	13 844
Leuchtöl	11 081	54
leicht. Mineralöle	338 436	3 111
sonst. Mineralöle	251 715	430
Erdwachs	4 647	464
Pech	31 213	212
Steinkohlenteeröle	62	3
Feste Fettsäuren, Wachswaren, Seifen:		
Paraffin	244	25
Lichte	21	3
Schmierseife	611	28
feste Seife	24	3
Glyzerin	1 120	94
Vaselin	2 422	—
Schmiermittel	68 768	1 516
Chem. u. pharm. Erz., Farben:		
Säuren u. Salze	20	3
Erdfarben	243	7
andere Farben	1 316	69
Firnisse	2 628	174
Holzgeist	50	2
flüchtige Öle	13	5
Riechstoffe	4 296	672
Kasein	797	39
sonst. Alkaloide	139	99
Arzneiwaren	44	10
Wollgewebe	11	3
Taue, Seile	42	3

[28] Nach unveröffentlichtem Material des Handelsstatistischen Amtes in Hamburg.

	dz	‰ RM.
Gewebe aus pflanzl. Spinnstoffen, Säcke	36	2
Lederwaren: Treibriemen	32	17
Kautschukwaren	109	22
Waren aus tier. od. pfl. Schnitzstoffen: Bau- u. Nutzholz	985	50
Zelluloid	2 357	554
Papier, Pappe u. Waren	198	10
Unedle Metalle u. Waren: Kupfer- u. Messingw.	28	3
Antimonmetall	10	1
Maschinen u. Einzelt.	263	81
Kraftwagen u. -räder	6 931	945
Sonstiges	162	117
	1 676 819	26 785

26,8 Mill. RM. oder 21% der Gesamtausfuhr im Eigenveredelungsverkehr stellt aber einen außerordentlich großen Anteil am Veredelungsverkehr überhaupt dar und kennzeichnet die ganz große Bedeutung Hamburgs als Standort einer umfangreichen Veredelungsindustrie auf allen Gebieten industrieller Betätigung.

5. Art, Umfang und gesetzliche Voraussetzungen des aktiven Veredelungsverkehrs Deutschlands mit verschiedenen Ländern.

Es dürfte uns in diesem Zusammenhang interessieren, welchen Umfang und welche gesetzlichen Voraussetzungen Deutschlands aktiver Veredelungsverkehr mit verschiedenen Ländern hat und welcher Art die Veredelungsarbeiten sind. Dabei wollen wir so verfahren, daß zunächst die drei wichtigsten Welthandelsländer Großbritannien, Frankreich und die Vereinigten Staaten betrachtet werden. Dann sind die an Deutschland angrenzenden Länder Italien, die Schweiz, Polen und Danzig, die Niederlande, Belgien-Luxemburg und die Tschechoslowakei zu untersuchen und schließlich sind noch die diesbezüglichen Wirtschaftsverkehre mit den Wirtschaftsräumen der skandinavischen, baltischen und der Donauländergruppe aufzuzeigen.

1. Art, Umfang und gestzliche Voraussetzungen des aktiven Veredelungsverkehrs mit Großbritannien.

In Großbritannien hatte der Veredelungsverkehr vor dem Kriege naturgemäß so gut wie gar keine Bedeutung, da dort in jener Zeit fast keine Schutzzölle bestanden, sondern nur einige Finanzzölle und damit gewissermaßen die Voraussetzungen für einen Veredelungsverkehr fehlten. Demzufolge fehlten auch gesetzliche Bestimmungen vollständig. In Großbritannien bediente man sich vielmehr eines Rückvergütungssystems, das auch heute noch von Bedeutung ist, des

"drawback".[1] Erst mit dem Aufkommen von Schutzzöllen nach dem Kriege wurde im Jahre 1927 auch der Veredelungsverkehr geregelt. Im passiven Verkehr, der uns in diesem Zusammenhang nur interessiert,[2] konnte für Waren, die für eine Bearbeitung ausgeführt wurden, um später zurückgebracht zu werden, der Einfuhrzoll auf den Wertzuwachs beschränkt werden. Größere Bedeutung erlangte der Veredelungsverkehr jedoch erst mit der Einführung des Einfuhrzollgesetzes vom März 1932, durch das in Großbritannien beträchtliche Schutzzölle eingeführt wurden und andererseits auch der Veredelungsverkehr in einer noch heute gültigen Form seine Regelung fand. Nach Abschnitt 14 dieses Gesetzes kann bei Waren, die zur Bearbeitung oder Ausbesserung im Auslande ausgeführt werden, bei Wiedereinfuhr der veredelten Waren lediglich der Wertzuwachs zur Verzollung herangezogen werden. "Goods (whether British or foreign) of a class or description chargeable with duty under the act may be exported for process abroad and re-imported on payment only of duty on the increase in the value of the goods attributable to the process if their form or character has not been changed while abroad, provided that it is shown to the satisfaction of the commissioners of Customs or Exise that the duty chargeable was paid and either that no drawback was paid on exportation or that any drawback allowed has been repaid".[3] Hat sich Art oder Charakter der Ware jedoch verändert, fällt sie also bei der Wiederausfuhr nicht mehr unter dieselbe Position des Zolltarifs wie bei der Ausfuhr, so ist die Ware dann in ihrem vollen Wert zollpflichtig. Diese Bestimmungen haben eine Erweiterung in dem Abschnitt 19 des Finanzgesetzes von 1933 erfahren. Danach kann der Beratende Ausschuß für Einfuhrzölle für Waren, die bei der Ausfuhr einer bestimmten näher bezeichneten Kategorie angehören und im Ausland einer bestimmten Bearbeitung unterworfen werden sollen, empfehlen, daß die Veredelung auch gemäß dem Abschnitt 14 des Einfuhrzollgesetzes vorgenommen werden kann, wenn die Ware bei der Wiedereinfuhr unter eine andere Position als bei der Ausfuhr fällt. Ferner kann er unter den gleichen Voraussetzungen vorschlagen, daß bei bestimmten Waren der Unterschied zwischen den Zollbeträgen auf den Wert im jeweiligen Zustand vor und nach Veredelung erhoben werden soll. Trotz dieser Bestimmungen, die wesentlich milder sind als die deutschen mit Bezug auf die allgemeine Zulassung in Großbritannien bei Veredelung im Rahmen derselben Produktionsstufe, ist die Bedeutung des passiven Veredelungsverkehrs in Großbritannien doch nur verhältnismäßig gering. Das ergibt sich schon aus der Tatsache, daß Großbritannien eine außerordentlich entwickelte Industrie auf sehr vielen Gebieten hat, und nur für wenige Waren kommt über-

---

[1] Vgl. im übrigen Percy Wells Bidwell in Encyclopaedia of the Social Sciences. New York 1931. Vol. 5. S. 233.

[2] Vgl. im übrigen Georg Brinkmann: Zollhandbuch für Großbritannien und Nordirland. Berlin 1936. S. 86 ff.

[3] Lloyd's Import Duties List. Jan. 26. 1938. S. 24.

haupt ein solcher in Frage, es sei denn, daß das Ausland wesentlich billiger arbeitet. Diese letztgenannte Erwägung mag überhaupt in Großbritannien für die Vornahme eines passiven Veredelungsverkehrs entscheidend sein, im Gegensatz etwa zu Deutschland, wo nur der Mangel an eigenen Bearbeitungsmöglichkeiten entscheidend ist. Im übrigen ist man dort bemüht, Be- und Verarbeitung im weitestgehenden Maße selber vorzunehmen. „England ist bekanntlich der Staat (so weiß schon J. G. Büsch zu berichten), welcher alles vollenden will, was er nur irgend kann, sich gern von anderen Völkern vorarbeiten läßt, aber nicht gern ihnen vorarbeitet. Man weiß aber auch, daß es vor Jahrhunderten gern mit Vorarbeiten sich begnügte, daß es seine Tücher ungefärbt nach Deutschland versandte und sie gefärbt und ganz vollendet wieder von dorther kaufte".[4]

In den letzten Jahren bedeutete vor allem der englische Pfundsturz von 1931 und die Anpassung der skandinavischen Währungen an die englische einen besonderen Schlag für die deutsche Veredelungsindustrie. „Die sehr bedeutende britische Textil- und Metallveredelung, die bis dahin über die deutsche Konkurrenz sehr oft klagte, bekam auf einmal alle Hände voll zu tun".[5] Dennoch kann Deutschland auch heute noch einen ganz beachtlichen Veredelungsverkehr mit Großbritannien verzeichnen.

So wurden im Jahre 1936 im aktiven Lohnveredelungsverkehr, um nur einige Beispiele für Art und Umfang dieses Verkehrs zu geben,[6] nach Veredelung ausgeführt:

Stärke aller Art . .	260 686 dz	im Werte von	2,2	Mill. RM.
Stärkegummi . . .	18 842 dz	im Werte von	0,24	Mill. RM.
Florettseidengespinste	108 dz	im Werte von	0,2	Mill. RM.
Ziegenleder . . .	123 dz	im Werte von	0,25	Mill. RM.
Aluminium in Stangen, Blechen und Folie .	1 077 dz	im Werte von	0,18	Mill. RM.

Nach der Eigenveredelung wurden ausgeführt:

Schmieröle	228 980 dz	im Werte von	4,5	Mill. RM.
Gewebe, teilw. a. Seide	1 152 dz	im Werte von	1,6	Mill. RM.
polierter Reis . . .	24 864 dz	im Werte von	0,2	Mill. RM.
Müllereierzeugnisse	148 339 dz	im Werte von	1,0	Mill. RM.
Bier	37 434 dz	im Werte von	0,46	Mill. RM.
Backhefe	13 458 dz	im Werte von	0,39	Mill. RM.
Benzin aller Art . .	67 039 dz	im Werte von	0,37	Mill. RM.
Oberleder für Schuhe	954 dz	im Werte von	0,85	Mill. RM.
Sperrholz	9 303 dz	im Werte von	0,45	Mill. RM.
Steinmetzarbeiten .	13 353 dz	im Werte von	0,75	Mill. RM.
Weiterverarbeiteter Eisendraht . . .	19 255 dz	im Werte von	0,28	Mill. RM.

4 J. G. Büsch: A. a. O., S. 237.
5 Deutsche Allgemeine Zeitung. Nr. 11 v. 8. 1. 1932.
6 Nach unveröffentlichtem Zahlenmaterial des Statistischen Reichsamtes.

Das ist ein kleiner Ausschnitt der vielseitigen Veredelungsarbeiten, von denen wir hier nur die wertmäßig wichtigsten gebracht haben. Wir werden auch bei den anderen Ländern später in gleicher Weise verfahren.

2. Art, Umfang und gesetzliche Voraussetzungen des aktiven Veredelungsverkehrs mit Frankreich.

In Frankreich durften bereits in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts unter Colbert gewisse Waren auf bestimmte Zeit zollfrei eingeführt werden, sofern sie nach Bearbeitung wieder ausgeführt wurden. Frankreich war damit das erste Land, das einen geregelten Veredelungsverkehr kannte. Durch das Gesetz vom 5. Juli 1836 wurde dann der zollfreie Veredelungsverkehr, die sog. »admission temporaire«, einer Regelung unterworfen, die auch für die spätere Entwicklung und den heutigen Zustand die Grundlage bildet. Ursprünglich galt in Frankreich auch die strenge Wahrung der Identität, deren Voraussetzung aber seit 1850 durch Dekrete, durch die Möglichkeit der Substitution, durchbrochen wurde.[7] „Die Zollgesetze von 1882 und 1910 bestimmten (dann), daß die Begünstigung der zeitweiligen Zollbefreiung irgendeiner Ware nur auf Grund einer gesetzlichen Verfügung, nach eingeholtem Gutachten des betreffenden Ausschusses für Gewerbe und Manufakturen zugestanden werden darf".[8] Die vorhandenen Zulassungen wurden jedoch beibehalten. Der passive Veredelungsverkehr in Frankreich, dem wir uns in diesem Zusammenhang wieder besonders zuwenden wollen, ist nicht unter den Bestimmungen über die admission temporaire zu finden, sondern wird unter den Bestimmungen über die Rückwaren geregelt. Dabei ist aber zu beachten, daß hier keine allgemeinen Zulassungen vorliegen, sondern die passiven Verkehre wie auch der passive Reparaturverkehr von Fall zu Fall geregelt werden. »Les opérations d'exportation temporaire avec réserves de retour de marchandises appelées à subir un complément de main-d'oeuvre à l'étranger, ne sont pas autorisées. Des dérogations ne peuvent être admise par l'administration, d'accord avec le Département du Commerce et de l'Industrie, que lorsqu'il et nettement établi que l'oeuvraison envisagée ne peut être effectuée en France«.[9] Daneben kann auch in besonderen Fällen ein passiver Reparaturverkehr bewilligt werden, für den die Voraussetzungen weniger kompliziert sind.

An der Ausfuhr nach Lohnveredelung im Jahre 1936 waren folgende Güter vorwiegend beteiligt:[10]

---

[7] Über die Entwicklung der »admission temporaire« in einzelnen vgl. Moritz v. Engels: A. a. O., S. 16. — T. E. G. Gregory Tariffs: A study in method. London 1921. S. 406. — Heckel: i. Handw. d. St. III. S. 144. — Josef Gruntzel: System der Handelspolitik, a. a. O., S. 447. — Pallain in Guyot-Raffalovich Dictionnaire du Commerce, de l'Industrie et de la Banque. S. 67. — Observation préliminaire du tarif des douanes. Paris 1933. S. 267 ff.

[8] Josef Gruntzel: System, a. a. O., S. 448.

[9] Observations Préliminaires du Tarif des Douanes. Ministére des Finances, Direction Générale des Douanes. Paris 1933. S. 267.

[10] Nach unveröffentl. Zahlenmaterial des Statist. Reichsamts

Personenmotorwagen	mit 0,31 Mill. RM.
Metallbearbeitungsmaschinen . .	mit 0,41 Mill. RM.
Pelzwaren	mit 0,10 Mill. RM.
Maschinenteile für Dampf- und Dieselmotoren . .	mit 0,08 Mill. RM.
Handschuhleder	mit 0,07 Mill. RM.

Beim Eigenveredelungsverkehr ist die Ausfuhr nach Veredelung für folgende Produkte hervorzuheben:

Bier	mit 0,14 Mill. RM.
Mineralschmieröl	mit 0,13 Mill. RM.
Schmiermittel	mit 0,08 Mill. RM.
Frauen- und Mädchenkleider . . .	mit 0,09 Mill. RM.
Müllereimaschinen	mit 0,12 Mill. RM.

Es läßt sich bei Frankreich die Feststellung machen, daß die Lohnveredelung größer ist als die Eigenveredelung. Hierfür mag einerseits der geringere Industrialisierungsgrad Frankreichs gegenüber Deutschland, andererseits aber auch die wirtschaftlichen Beziehungen in den Grenzgebieten entscheidend sein.

3. Art, Umfang und gesetzliche Voraussetzungen des aktiven Veredelungsverkehr mit den Vereinigten Staaten von Amerika.

In den Vereinigten Staaten von Amerika kennt man keine besonderen Bestimmungen für den Veredelungsverkehr. Man bedient sich bei der Veredelung ausländischer Produkte, also beim aktiven Veredelungsverkehr der USA. eines Zollrückvergütungssystems (allowance of drawback), das in seiner heutigen Form die gesetzliche Grundlage schon in dem sog. Dingley-Tarif vom 24. Juli 1897 hatte. Dabei werden 99% der auf eingeführte Waren erhobenen Zollbeträge bei der Wiederausfuhr nicht nur in Einzelfällen zurückerstattet, sondern es hat jedermann, der zollpflichtige Rohstoffe einführt, sie verarbeitet oder bearbeitet und später wieder ausführt, einen Rechtsanspruch auf den bei der Einfuhr entrichteten Zollbetrag abzüglich 1% als Verwaltungsgebühr. Man verfährt in USA. also sehr viel großzügiger als in anderen Staaten.[11] Für den passiven Verkehr besteht demgegenüber nur bei eindeutigem Nachweis der Identität seinerzeit ausgeführter Waren mit den einzuführenden Waren die Möglichkeit einer zollfreien Einfuhr. In dem Falle wird bei der Wiedereinfuhr nur der Wertzuwachs, der mit dem Wert der Ware auf einer Konsulatsfaktura vom Verarbeiter anzugeben ist, verzollt. Beschränkungen bestehen sonst nicht, jedoch sind in den Vereinigten Staaten die wirtschaftlichen Voraussetzungen für einen passiven Veredelungsverkehr nur in den wenigsten Fällen wegen der weitestgehenden Industrialisierung dieses Landes gegeben. Für den Transitveredelungsverkehr seitens anderer

11 Vgl. hierzu M. v. Engel, a. a. O., S. 27. — T. E. G. Gregory: A. a. O., S. 425. — Percy Wells Bidwell: A. a. O., S. 233.

Länder mit USA. unterliegt die Einfuhr veredelter Waren in den Vereinigten Staaten aber den außerordentlich hohen Einfuhrzöllen und findet hierin eine starke Begrenzung.

Von besonderem Interesse war ein im Jahre 1929 von der Ford Motor Company beim damaligen Landesfinanzamt Berlin gestellter Antrag auf Veredelung in ihrem Kölner Werk. Dieser Antrag sah die zollfreie Einfuhr des Motors, der Vorder- und Hinterachsen, des Getriebes, der Bremslagen usw. der Automobile vor, wodurch der Kölner Betrieb lediglich als Montagewerkstätte dem Exportbedürfnis der amerikanischen Autoindustrie hätte dienen sollen. Der Reichsverband der deutschen Industrie hatte jedoch ein ablehnendes Gutachten zu dem Antrag im Einvernehmen mit den entsprechenden Organisationen abgegeben, da eine Benachteiligung der einheimischen Industrie durch die Beeinträchtigung der deutschen Autoausfuhr vornehmlich auf den östlichen Nachbarmärkten zu befürchten und andererseits eine Stärkung der Montagebetriebe auf Kosten der Automobilfabriken sehr unerwünscht war.[12] Dieses Beispiel zeigt ganz klar, welche außerordentlich schwierigen Probleme bei der Stattgabe von Veredelungsverkehren zu berücksichtigen sind, auf die wir aber im einzelnen später eingehen werden.

Hervorzuheben ist für das Jahr 1936 die Ausfuhr nach Lohnveredelung von:

Webstühlen	mit 0,04 Mill. RM.
Ölsäure	mit 0,39 Mill. RM.
Oberleder für Schuhe	mit 0,03 Mill. RM.
Ziegenleder	mit 0,06 Mill. RM.
bearbeitetem Eisenblech	mit 0,04 Mill. RM.
Ersatzteilen für Kraftfahrzeuge	mit 0,04 Mill. RM.

Der Eigenveredelungsverkehr mit den Vereinigten Staaten ist sehr beträchtlich. Die Ausfuhr nach Eigenveredelungs betrug im Jahr 1936 für:

Bleioxyd	0,86 Mill. RM.
polierten Reis	0,38 Mill. RM.
fette Öle	0,54 Mill. RM.
Bier	0,17 Mill. RM.
Backhefe	0,07 Mill. RM.
Mineralschmieröl	1,8 Mill. RM.
Erdwachs	0,14 Mill. RM.
flüchtige Öle	0,13 Mill. RM.
Strümpfe und Socken	0,14 Mill. RM.
Baumwollgarn und Zwirn	0,29 Mill. RM.
Buchbinderzeugstoffe	0,6 Mill. RM.
Oberleder für Schuhe	0,14 Mill. RM.
Glacéhandschuhe	0,22 Mill. RM.

[12] Nach Berichten der Deutschen Bergwerkszeitung. Nr. 282 v. 3. 12. 1929 und Nr. 292 v. 14. 12. 1929.

getränkte Papiere	0,85 Mill. RM.
Eisenprodukte (Formeisen, Draht, Röhren, Beschläge, Stacheldraht, Drahtstifte)	1,8 Mill. RM.[13]

Obwohl die Handelsbeziehungen Deutschlands mit den Vereinigten Staaten seit 1930 stark eingeschränkt wurden, sind die Handelsumsätze immer noch bedeutend. Diese Tatsache kommt auch beim aktiven Veredelungsverkehr im Vergleich mit anderen Ländern zum Ausdruck.

4. Art, und Umfang und gesetzliche Voraussetzungen des aktiven Veredelungsverkehrs mit Italien.

In Italien erfolgt die Regelung des Veredelungsverkehrs, und zwar sowohl des aktiven als auch des passiven Verkehrs, durch besondere Verordnungen für einzelne Industriezweige auf Grund des Artikels 123 des Zollgesetzes von 1896. Einfuhr und Ausfuhr auf Zeit zur Bearbeitung jeder Art von Gegenständen ist zulässig, wenn gewisse Formvorschriften beachtet werden. „Die Bewilligung wird nach Anhören des consiglio superiore dell'industria e del commercio durch eine königliche Verordnung erteilt, welche dem Parlament behufs Umwandlung in ein Gesetz vorgelegt werden muß".[14] Der passive Veredelungsverkehr hat in Italien stets eine besondere Bedeutung gehabt, was auch durch die Klausel im deutsch-italienischen Handels- und Schiffahrtsvertrag vom 31. 10. 1925 im Artikel 2 zum Ausdruck kommt, als das hier angewandte Meistbegünstigungsprinzip nicht auf den Veredelungsverkehr Anwendung findet. Diese Bedeutung hat jedoch durch die starke wirtschaftliche Emanzipation Italiens in den letzten Jahren nachgelassen.

Unter den nach Lohnveredelung im Jahre 1936 ausgeführten Waren sind besonders hervorzuheben:

Kautschukwaren	mit 0,04 Mill. RM.
elektr. Meß- und Zählgeräte .	mit 0,024 Mill. RM.
Metallbearbeitungsmaschinen	mit 0,023 Mill. RM.
Kameras u. optische Linsen .	mit 0,022 Mill. RM.

In der Ausfuhr nach Eigenveredelung sind besonders zu nennen:

Bier	mit 0,16 Mill. RM.
Benzin aller Art	mit 1,9 Mill. RM.
Mineralschmieröl	mit 0,11 Mill. RM.
Schmiermittel	mit 0,1 Mill. RM.
Baumwollzwirn	mit 0,1 Mill. RM.
Buchbinderzeugstoffe . . .	mit 0,13 Mill. RM.
Formeisen	mit 0,41 Mill. RM.
Müllereimaschinen	mit 0,21 Mill. RM.[15]

13 Nach unveröffentlichtem Zahlenmaterial des Statistischen Reichsamtes.
14 Lippert: Handbuch d. internat. Finanzrechts. Wien 1928. S. 397.
15 Nach unveröffentl. Zahlenmaterial d. Statist. Reichsamtes.

5. *Art, Umfang und gesetzliche Voraussetzungen des aktiven Veredelungsverkehrs mit der Schweiz.*

Die Grundlage für den schweizerischen Veredelungsverkehr stellt das Bundesgesetz über das Zollwesen vom 28. Juni 1893 dar. Hiernach wurde der Bundesrat ermächtigt, für Erzeugnisse, die zur Veredelung vorübergehend eingeführt oder nach dem Auslande gesandt und wieder nach der Schweiz zurückgeführt werden, Zollermäßigung oder gänzliche Zollbefreiungen zu bewilligen, sofern es besondere Interessen der Industrie erfordern und keine überwiegenden Interessen entgegenstehen, sowie unter der Bedingung, daß die wesentliche Beschaffenheit der Ware durch die Veredelung nicht verändert wird, wobei die Frist für die Wiederausfuhr bzw. Wiedereinfuhr im Veredelungsverkehr die Dauer eines Jahres nicht übersteigen darf. Durch das Regulativ vom 8. März 1907 wurden dann ausführliche Bestimmungen über die verschiedenen Arten des aktiven und passiven Veredelungsverkehrs erlassen. Auch durch das neue Bundesgesetz über das Zollwesen vom 1. Oktober 1925 wurde der zollfreie Veredelungsverkehr in ähnlicher Weise im Artikel 17 der Aufsicht des Bundesrates übertragen mit dem Bemerken, daß nähere Bestimmungen hierüber durch Verordnung erlassen würden. Da dies bisher nicht geschehen ist, gilt nach wie vor das Regulativ von 1907. Was den deutsch-schweizerischen Verkehr betrifft, so ist mit dem deutsch-schweizerischen Handelsvertrag von 1927 gleichzeitig, aber nicht wie früher im Handelsvertrag selber, durch Notenwechsel der gegenseitige Veredelungsverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz geregelt worden. Da auch das Abkommen über den gegenseitigen Warenverkehr vom 5. November 1932, das zum 31. Dezember 1936 gekündigt und ab 1. Januar 1937 wieder in Kraft gesetzt wurde, keine Bestimmungen über den Veredelungsverkehr brachte, gilt auch heute noch die durch Notenwechsel getroffene Vereinbarung. Hierin werden diejenigen Veredelungsarten aufgezählt, die beide Länder ohne weiteres zulassen, und zwar handelt es sich dabei um die Vornahme von Ausrüstungsarbeiten an Seide aller Art, Garnen und Geweben aller Art einschließlich der gewebten Bänder, Wirkstoffen aus Wolle und Rundstuhlwirkstoffen aus Baumwolle und Wirkwaren aller Art. Andere Veredelungsarbeiten unterliegen also einer autonomen Bewilligung von Fall zu Fall.[16] Der Veredelungsverkehr Deutschlands mit der Schweiz erstreckt sich damit vorwiegend auf Textilien, die aber, wie wir bei der Untersuchung dieses Industriezweiges sahen, eine ganz bedeutende Rolle spielen.

Diese Arbeiten werden vorwiegend im Lohnveredelungsverkehr durchgeführt. Die Ausfuhr nach Lohnveredelung im Jahre 1936 belief sich für:

Florettgespinste	auf 0,15 Mill. RM.
Tüll (ganz oder teilw. aus Seide)	auf 0,37 Mill. RM.

[16] Vgl. im übrigen die sehr ausführlichen Darstellungen von Kurt Ludwig, a. a. O.

Beuteltuch . . . . . auf 0,82 Mill. RM.
undichte Gewebe (ganz oder teilweise aus Seide) . . . auf 0,5 Mill. RM.
Preßtücher . . . . . auf 0,47 Mill. RM.
Baumwollgewebe . . . . . auf 3,9 Mill. RM.

Bei den übrigen Produkten sind zu nennen:

elektrische Meßgeräte . . . . mit 0,08 Mill. RM.
gewerbliche Maschinen . . . mit 0,08 Mill. RM.
Waren aus Zellhorn . . . . mit 0,07 Mill. RM.
Kameras usw. . . . . mit 0,09 Mill. RM.

Im Eigenveredelungsverkehr wurden folgende Waren ausgeführt:

Bier . . . . . im Betrage von 0,11 Mill. RM.
Benzin . . . . im Betrage von 0,16 Mill. RM.
Mineralschmieröl im Betrage von 0,4 Mill. RM.
Rückstände der Mineralöldestill. im Betrage von 0,63 Mill. RM.
Schmiermittel . . im Betrage von 0,06 Mill. RM.
Beuteltuch . . . im Betrage von 0,58 Mill. RM.
Baumwollzwirn . im Betrage von 0,66 Mill. RM.
Waren aus Baumwollgespinsten . . im Betrage von 0,56 Mill. RM.
Jutesäcke . . . im Betrage von 0,24 Mill. RM.
Formeisen und Eisenblech . . im Betrage von 0,7 Mill. RM.[17]

6. Art, Umfang und gesetzliche Voraussetzungen des aktiven Veredelungsverkehrs mit Polen und Danzig.

Nach der Schaffung des polnischen Staates wurde der Veredelungsverkehr anfangs nach der Verordnung des Finanzministers sowie des Ministers für Handel und Industrie über den Zolltarif vom 11. Juni 1920 in dem Artikel 12 geregelt. Diese Verordnung trat am 1. Juli 1920 in Kraft und ließ einen passiven Verkehr nur zu, wenn die betreffenden Arbeiten nicht im Inlande in ausreichendem Maße oder gleich gutem Grade vorgenommen werden konnten. Eine eingehendere Regelung wurde dann durch die Verordnung vom 31. Dezember 1923 erreicht. Diese regelt wiederum den aktiven wie auch den passiven Verkehr. Außerdem hatte sich das polnische Finanzministerium im Einverständnis mit dem Handelsministerium bereiterklärt, gewisse Erleichterungen formeller Natur bei der Ausfuhr ostoberschlesischer Waren und Halbfabrikate im Veredelungs- und Instandsetzungsverkehr zu gewähren, indem es mit Rücksicht auf den Zeitverlust bis zur definitiven Entscheidung der Zentralämter im Ausnahmewege die Zolldirektion in Myslowitz ermächtigte, den bedeutenderen ostoberschlesischen Firmen vorläufige Genehmigung für den Veredelungs- und Instandsetzungs-

17 Nach unveröffentlichtem Zahlenmaterial des Statistischen Reichsamtes.

verkehr zu erteilen, ehe die Genehmigung zu diesem Verkehr auf dem üblichen vorgeschriebenen Wege seitens der Zentralbehörde vorliege.[18] Bekanntlich war in Oberschlesien durch die Teilung in Polnisch- und Deutschostoberschlesien ein zusammenhängendes Industriegebiet auseinandergerissen worden und schon durch das deutsch-polnische Abkommen über Oberschlesien vom 15. Mai 1922, dem sog. „Genfer Abkommen" wollte man diesen Verhältnissen Rechnung tragen. Es wurde vereinbart, daß während eines Zeitraumes von 15 Jahren die Rohstoffe und Halbfabrikate, die ihren Ursprung und ihre Herkunft aus den industriellen Betrieben des einen Teiles des Abstimmungsgebietes haben und die dazu bestimmt sind, in den Betrieben des anderen Teiles verarbeitet zu werden, zollfrei über die Grenze gehen sollen, wenn sie wieder in ihr Ursprungsland eingeführt werden müssen. Der seinerzeit noch bestehende Zollkrieg zwischen Deutschland und Polen sollte also für den Veredelungsverkehr in den oberschlesischen Gebieten eine Ausnahme finden, was jedoch wohl zum großen Teil durch die stark auslandsorientierte polnisch-ostoberschlesische Industrie, der es dazu noch an weiterverarbeitenden Betrieben fehlte, herbeigeführt wurde. Die Frage der Identität sollte aber jeweils nach den Bestimmungen der beiden Staaten geregelt werden. So kam es dann, daß in Deutschland die relativ leichten Bestimmungen der Veredelungsordnung bei nicht sehr hohen Zöllen Anwendung fanden, während in Polen die zur Wiedereinfuhr nach in Deutschland erfolgter Veredelung kommenden Waren entsprechend der Wertverbesserung den sehr hohen polnischen Zöllen unterlagen, was praktisch die Verhinderung der Wiedereinfuhr bedeutete. So war auch der für Polen passive Veredelungsverkehr mit Deutschostoberschlesien stark gehemmt.[19] In dieser Hinsicht hätte der am 4. November 1935 unterzeichnete Wirtschaftsvertrag, der im Februar 1937 und im Juli 1938 unter ständigen Verbesserungen verlängert wurde, das Ende des unseligen Zollkrieges bedeuten und auch für den oberschlesischen Veredelungsverkehr von großer Bedeutung sein können, wenn sich das politische Verhältnis zwischen Deutschland und Polen besser gestaltet hätte. Allgemein ist der Veredelungsverkehr in Polen zuletzt durch die Durchführungsvorschriften zur Zolltarifverordnung vom 23. August 1932, die ihrerseits vom 9. Oktober 1934 datiert, geregelt. Es werden hier die Formalitäten zur Durchführung eines solchen Verkehrs aufgezeigt, während die Industrie- und Handelskammern die Begutachtung der motivierten Ansuchen vornehmen. Beim passiven Verkehr, der im § 95 geregelt wird, bestimmt der Finanzminister bei Wiedereinfuhr der veredelten Waren die Höhe der Zollgebühren. Auch für den passiven Reparaturverkehr ist Bewilligung erforderlich.

Im allgemeinen ist der aktive Veredelungsverkehr mit Polen sehr geringfügig. Nach Lohnveredelung gelangten 1936 zur Ausfuhr vor allem:

---

[18] Vgl. Merkblatt für den deutsch-polnischen Handelsverkehr 1930. S. 22.
[19] Vgl. „Weltwirtschaft" Nr. 5 vom Mai 1925. S. 86.

Einzelteile für Kraftwagen	im Werte von	0,28	Mill. RM.
Einzelteile für Dampf- u. Dieselmasch.	im Werte von	0,05	Mill. RM.
Glacéleder	im Werte von	0,04	Mill. RM.

Nach Danzig gingen im gleichen Jahre nach Lohnveredelung:

Blechwaren	im Werte von	0,07	Mill. RM.
Baumwollgewebe . . .	im Werte von	0,04	Mill. RM.
elektrische Beleuchtungsvorrichtungen . . .	im Werte von	0,03	Mill. RM.
Müllereimaschinen . .	im Werte von	0,014	Mill. RM.

Unter den Produkten, die nach Eigenveredelung ausgeführt wurden, sind zu nennen:

nach Polen:

Baumwollzwirn	mit	0,36	Mill. RM.
Schmiermittel	mit	0,07	Mill. RM.
Kammgarn	mit	0,06	Mill. RM.
Rückstände der Mineralöldestillation	mit	0,05	Mill. RM.

nach Danzig:

Baumwollzwirn	mit	0,19	Mill. RM.
Mineralschmieröl	mit	0,03	Mill. RM.
Fischernetze	mit	0,024	Mill. RM.
Oberleder für Schuhe	mit	0,024	Mill. RM. [20]

7. *Art, Umfang und gesetzliche Voraussetzungen des aktiven Veredelungsverkehrs mit den Niederlanden.*

Dem niederländischen Veredelungsverkehr lag anfangs der Artikel 6 des Zolltarifs vom 15. August 1862 zugrunde. Heute findet er seine Grundlagen in der königlichen Verordnung vom 23. März 1925 zu dem Tarifgesetz von 1924 bezüglich der Befreiungen von Einfuhrzöllen und statistischen Abgaben (Befreiungsverordnung), wo im Artikel 6 Formalvorschriften gegeben sind. Artikel 10 regelt den passiven Verkehr. Die Erlaubnis zur Wiedereinfuhr von zur Bearbeitung nach dem Ausland gesandter steuerfreier Waren hat nur Gültigkeit, wenn bei der Wiedereinfuhr die angebrachten Erkennungszeichen noch vorhanden sind und im übrigen die Nämlichkeit der Waren vollständig feststeht.

Mit den Niederlanden ist sowohl der Lohn- wie auch der Eigenveredelungsverkehr sehr umfangreich. Im Jahre 1936 gelangten nach dort nach erfolgter Lohnveredelung zur Ausfuhr:

Kaffee, gebrannt	mit	0,33	Mill. RM.
Müllereierzeugnisse	mit	0,1	Mill. RM.
Kunstseide	mit	0,57	Mill. RM.
Beuteltuch	mit	0,36	Mill. RM.
Preßtücher	mit	1,0	Mill. RM.

[20] Nach unveröffentlichtem Zahlenmaterial des Statistischen Reichsamtes.

Vorhangstoffe . . . . . mit 0,13 Mill. RM.
Baumwollgewebe . . . . . mit 0,5 Mill. RM.
Verbrennungsmotoren . . . mit 1,3 Mill. RM.
Dieselmotoren . . . . . mit 0,2 Mill. RM.

Bei der Eigenveredelung sind die Zahlen besonders auffällig für:

Bier . . . . . mit 0,35 Mill. RM.
Backhefe . . . . . mit 0,18 Mill. RM.
Mineralschmieröl . . . . . mit 0,84 Mill. RM.
Heizöl . . . . . mit 0,33 Mill. RM.
Schmiermittel . . . . . mit 0,24 Mill. RM.
Beuteltuch . . . . . mit 0,26 Mill. RM.
Wollgewebe . . . . . mit 0,21 Mill. RM.
Baumwollzwirn . . . . . mit 0,14 Mill. RM.
Baumwollgewebe . . . . . mit 0,62 Mill. RM.
Jutesäcke . . . . . mit 0,18 Mill. RM.
Hüte . . . . . mit 0,36 Mill. RM.
Sammet- und Plüschgewebe . mit 0,33 Mill. RM.

Die Verschiedenheit der Produkte gibt ferner ein Bild von der Vielseitigkeit des aktiven Veredelungsverkehrs mit den Niederlanden.

8. Art, Umfang und gesetzliche Voraussetzungen des aktiven Veredelungsverkehrs mit Belgien-Luxemburg.

Ursprünglich wurde hier der Veredelungsverkehr nur für die Zollfreilager im Gesetz vom 4. März 1846 und auf Grund dieser Bestimmungen später in einzelnen Verordnungen geregelt. Heute ist er in den Vorbemerkungen (Observations préliminaires) zur amtlichen Ausgabe des belgischen Zolltarifs (Tarif officiel des Douanes) vom 10. November 1924 gesetzlich verankert. Dort wird im § 146 auch der passive Verkehr geregelt. Es heißt dort: „Nach dem Gesetz vom 29. März 1873 und den Erläuterungen in den Motiven zu diesem Gesetz wird die Zollbefreiung für die ins Ausland zur Vervollkommnung gesandten Waren nur bewilligt, wenn diese Vervollkommnung im Inlande nicht in geeigneter Weise erfolgen kann". Mit diesen Bestimmungen sind dem passiven Veredelungsverkehr Belgiens als hochentwickeltem Industrieland natürlich starke Beschränkungen auferlegt.

Auch mit Belgien ist ähnlich wie mit Frankreich der Lohnveredelungsverkehr größer als der Eigenverkehr, obgleich Belgien einen außerordentlich hohen Industrialisierungsgrad hat. Die Veredelungsarbeiten beschränken sich aber vorwiegend auf Textilien, für die die technischen Gegebenheiten in Deutschland besser sind. So wurden nach Lohnveredelung ausgeführt im Jahre 1936:

Beuteltuch . . . im Werte von 0,93 Mill. RM.
Baumwollgewebe . im Werte von 0,5 Mill. RM.
kunstseidene Gewebe im Werte von 0,27 Mill. RM.

Außerdem gelangten zur Ausfuhr:

Kakaobutter . . . . . mit 0,2 Mill. RM.

getränkte Pappen . . . . . mit 0,2 Mill. RM.
Personenkraftwagen . . . . mit 0,1 Mill. RM.

Bei der Eigenveredelung zeichnen sich vor allem die Ausfuhrziffern durch besondere Höhe aus für:

Bier . . . . . mit 0,3 Mill. RM.
Mineralschmieröl . . . . . mit 0,13 Mill. RM.
Erdwachs . . . . . mit 0,21 Mill. RM.
Beuteltuch . . . . . mit 0,13 Mill. RM.
Baumwollgewebe . . . . . mit 0,13 Mill. RM.
Zellhornähnliche Stoffe . . . mit 0,1 Mill. RM.

Nach Luxemburg wurden im Jahre 1936 vor allem Holzspunde nach Eigenveredelung im Werte von 0,14 Mill. RM. ausgeführt.[22]

9. Art, Umfang und gesetzliche Voraussetzungen des aktiven Veredelungsverkehrs mit der Tschecho-Slowakei.[23]

Die Tschecho-Slowakei regelt den Veredelungsverkehr noch nach dem vormals österreichischen Zolltarifgesetz vom 13. Januar 1905. Der Veredelungsverkehr wird hier im Artikel 13 gesetzlich festgelegt. Der passive Veredelungsverkehr ist, soweit der Tarif diesfalls keine besonderen Bestimmungen enthält, nur ausnahmsweise in solchen Fällen zulässig, in welchen es sich um bereits eingelebte derartige Erleichterungen des kleinen Grenzverkehrs handelt. Hier liegt also der seltene Fall vor, wo sich der Veredelungsverkehr noch als eine Erweiterung des kleinen Grenzverkehrs abspielt. Allerdings besteht unter diesem Gesichtspunkt gerade für die Tschecho-Slowakei als künstliches politisches Gebilde der alliierten Diktatspolitik, die glücklicherweise in der jüngsten Zeit von deutscher Seite aus eine starke Bereinigung erfahren hat, ein stellenweise großes Bedürfnis zur Inanspruchnahme dieser Einrichtung.

So hatten wir bislang auch mit der Tschecho-Slowakei einen umfangreichen aktiven Veredelungsverkehr unterhalten. Im Jahre 1936 wurden nach Lohnveredelung in die Tschecho-Slowakei ausgeführt:

Baumwollabfälle . . . . . in Höhe von 0,35 Mill. RM.
Handschuhleder . . . . . in Höhe von 0,82 Mill. RM.
elektrische Meßgeräte . . . . in Höhe von 0,1 Mill. RM.

Nach Eigenveredelung gingen nach dorthin:

Eigelb . . . . . mit 0,14 Mill. RM.
Polierter Reis . . . . . mit 1,5 Mill. RM.
Mineralschmieröle . . . . . mit 0,82 Mill. RM.
Rückstände der Mineralöldestillation . . . . . mit 0,3 Mill. RM.
Farbstoffe . . . . . mit 0,23 Mill. RM.
Baumwollzwirn . . . . . mit 0,71 Mill. RM.

[22] Nach unveröffentlichtem Zahlenmaterial des Statistischen Reichsamtes.
[23] Vgl. Fußnote 7 in der Einleitung auf Seite 7.

zugeschnittenes Handschuhleder . . mit 0,66 Mill. RM.
zellhornähnliche Stoffe . . . . . mit 0,2 Mill. RM.[24]

Über die möglichen Wandlungen nach der Eingliederung des Sudetenlandes wird im Schlußteil noch näher einzugehen sein.

10. Art und Umfang des aktiven Veredelungsverkehrs mit wichtigen Wirtschaftsräumen.

Bei der Untersuchung wichtiger Wirtschaftsräume, worunter wir die Gebiete der skandinavischen, baltischen und Donauländer verstehen wollen, werden wir uns lediglich auf Art und Umfang des für Deutschland aktiven Veredelungsverkehrs mit diesen Ländern beschränken.

Nach den skandinavischen Ländern ist die Ausfuhr im Eigenveredelungsverkehr ziemlich einheitlich und umfangreich. So wurden im Jahre 1936 nach diesen Ländern nach Eigenveredelung ausgeführt vorwiegend:

Mineralschmieröle

Dänemark	0,69 Mill. RM.
Schweden	1,34 Mill. RM.
Norwegen	0,43 Mill. RM.

Benzin

Dänemark	0,35 Mill. RM.
Schweden	0,68 Mill. RM.
Norwegen	0,13 Mill. RM.

Rückstände der Mineralöldestillation

Dänemark	1,61 Mill. RM.
Schweden	0,01 Mill. RM.
Norwegen	0,18 Mill. RM.

Baumwollgarne

Dänemark	0,19 Mill. RM.
Schweden	0,93 Mill. RM.
Norwegen	0,12 Mill. RM.

Schmiermittel

Dänemark	0,06 Mill. RM.
Schweden	0,2 Mill. RM.
Norwegen	0,12 Mill. RM.

Außerdem gingen nach Eigenveredelung nach:

Dänemark:

Wollgewebe	0,26 Mill. RM.
Formeisen	0,24 Mill. RM.

[24] Nach unveröffentlichtem Zahlenmaterial des Statistischen Reichsamtes.

Schweden:

Fischernetze	0,26	Mill. RM.
Sammet und Plüsch .	0,2	Mill. RM.
Farbstoffe	0,14	Mill. RM.

Norwegen:

Hüte (besonders) . . .	0,18	Mill. RM.

In der Lohnveredelung waren die Ausfuhrprodukte mehr der verschiedenen industriellen Struktur der einzelnen Länder Skandinaviens angepaßt. Einheitlich, aber im Umfange sehr abweichend, war nur die Lohnveredelung von Taschenuhren aus unedlen Metallen (Dänemark 0,24; Schweden 0,9; Norwegen 0,07 Mill. RM.

Ferner wurden nach Dänemark vorwiegend geliefert:

Schienenfahrzeuge	0,57	Mill. RM.
undichte Seidengewebe	0,55	Mill. RM.
Stärke	0,24	Mill. RM.
Wollgewebe	0,17	Mill. RM.

Nach Schweden gingen nach Lohnveredelung vor allem:

Undichte Kunstseidengewebe . .	0,11	Mill. RM.
Beuteltuch	0,11	Mill. RM.
Kraftwagenersatzteile	0,13	Mill. RM.

Norwegen war dagegen Auftraggeber für die Lohnveredelung von Handschuhleder, optischen Instrumenten und auch von Kraftwageneinzelteilen.

Nach den baltischen Ländern wurden nach Lohnveredelung vorwiegend Textilien ausgeführt. Dabei stand Lettland mit Baumwollgeweben im Werte von 0,32 Mill. RM. im Jahre 1936 an erster Stelle. Darüber hinaus gingen nach Finnland besonders Kraftwageneinzelteile (0,24 Mill. RM.) und nach Lettland Maschinen für die Textilindustrie (0,03 Mill. RM.). Nach Eigenveredelung wurden nach den baltischen Ländern vorwiegend Mineralschmieröl (Finnland 0,5; Estland 0,1; Lettland 0,17 und Litauen 0,2 Mill. RM.), Benzin und Schmiermittel ausgeführt. Nach Finnland gingen dann ferner im Eigenverkehr Baumwollzwirn (0,33 Mill. RM.), nach Estland polierter Reis und Eisendraht, nach Lettland Tenderlokomotiven (0,34 Mill. RM.), Baumwollgewebe und Rückstände der Mineralöldestillation.

Mit den Ländern des Donauraumes konnte bislang nur ein sehr spärlicher Lohnveredelungsverkehr verzeichnet werden. Dabei war 1936 nur die Ausfuhr von Einzelteilen für Kraftwagen nach Jugoslawien (0,32 Mill. RM.) von größerer Bedeutung. Der Eigenveredelungsverkehr mit den Ländern Rumänien, Bulgarien und Jugoslawien war dagegen beträchtlich, und zwar besonders in Baumwollgarn (Rumänien 4,3; Bulgarien 0,66; Jugoslawien 1,1 Mill. RM.) und Baumwollgeweben (Rumänien 0,43; Bulgarien 0,86; Jugoslawien 0,52 Mill. RM.). Ferner gingen nach Rumänien vorwiegend Leitungskabel und Farbstoffe, nach Bulgarien Mineralschmieröl und Eisenbahnwagen (2,3 Mill. RM.) und

nach Jugoslawien Müllereimaschinen und Farbstoffe. Mit Ungarn bestand nur ein nennenswerter Eigenveredelungsverkehr in Mineralschmierölen und Farbstoffen.[25] Der aktive Veredelungsverkehr mit den osteuropäischen Ländern wird aber nach Eingliederung Österreichs und des Sudetenlandes in das deutsche Reichsgebiet höchstwahrscheinlich in den nächsten Jahren stark zunehmen, da vor allem der österreichische Veredelungsverkehr mit diesen Ländern sehr beträchtlich war. Näheres wird darüber noch im Schlußteil zu bringen sein.

b) Die Auswirkungen des aktiven Veredelungsverkehrs auf die deutsche Zahlungsbilanz.

1. Die deutsche Zahlungsbilanz und ihre strukturellen Veränderungen seit dem Kriege.

1. Die Bedeutung und die einzelnen Posten der deutschen Zahlungsbilanz.

Wir stützen uns bei Betrachtung der Zahlungsbilanz auf das vom Enquête-Ausschuß aufgestellte Bilanzschema, das auch in der statistischen Bearbeitung seitens des Statistischen Reichsamtes die Grundlage bildet und in dem dort aufgestellten Material seine praktische Ergänzung findet. „Das Schema der Zahlungsbilanz will alle während einer bestimmten Zeit im Verkehr eines Landes mit dem Ausland auf beiden Seiten fällig werdenden Zahlungsverpflichtungen einander gegenüberstellen. Es geht dabei von der Vorstellung aus, daß alle diese Zahlungsverpflichtungen entweder beglichen werden oder zur Inanspruchnahme eines Kredits führen müssen, und das weiterhin alle in Anspruch genommenen Kredite entweder dazu dienen, fällige Zahlungsverpflichtungen auszugleichen oder ihrerseits neue Zahlungsverpflichtungen der Gegenseite auslösen."[1]

Das Schema der Zahlungsbilanz, das der Enquête-Ausschuß aufgestellt hat, stellt daher nach dem diesbezüglichen Bericht „auf der Aktivseite alle Vorgänge zusammen, die entweder Zahlungsverpflichtungen ausgleichen oder eine Inanspruchnahme von Kredit darstellen können und auf der Passivseite alle Vorgänge gegenüber, die entweder Zahlungsverpflichtungen auszulösen oder Gewährung von Kredit zu bedeuten vermögen. Beide Seiten der Aufstellung müssen sich alsdann ausgleichen; denn die Zahlungsbilanz ist ihrem Grundgedanken nach eine Gleichung".[2] Damit ist die Zahlungsbilanz aber weder eine Erfolgsrechnung noch eine Gewinn- und Verlustrechnung. „Sie sagt nichts

---

[25] Zahlen nach unveröffentlichtem Zahlenmaterial des Statist. Reichsamtes.

[1] Ausschuß zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft. Die deutsche Zahlungsbilanz. Verhandlungen und Berichte des Unterausschusses für allgemeine Wirtschaftsstruktur. I. Unterausschuß 6. Arbeitsgruppe. Bd. 1. Berlin 1930 (im folgenden kurz Enquête-Bericht genannt). S. 19.

[2] Enquête-Bericht a. a. O., S. 19.

darüber aus, ob eine Volkswirtschaft im internationalen Verkehr mit Gewinn oder Verlust abgeschlossen hat, geschweige denn, welchen Erfolg sie in der Gesamtheit ihrer binnen- und außenwirtschaftlichen Beziehungen gehabt hat".[3] Auch lassen sich „ohne Berücksichtigung der binnenwirtschaftlichen Faktoren keine Rückschlüsse auf die Wohlstandsentwicklung"[4] ziehen. „Sie stellt nur fest, welche Vorgänge sich abgespielt haben und auf welche Weise entstandene Forderungen realisiert und kreditiert worden sind".[5] Wenn wir feststellten, daß die Zahlungsbilanz in ihrer Gesamtheit ausgeglichen sein muß, kann von einer „aktiven" und „passiven" Bilanz nur dann gesprochen werden, wenn ein Teil der Bilanz als „eigentliche" Zahlungsbilanz und der Rest als Ausgleich für den Saldo aufgefaßt werden. „Die Existenz eines „Ausgleichsbedürftigen Saldo" ist es also, die die Zahlungsbilanz zu einer aktiven oder passiven macht".[6] Man unterscheidet daher in der Statistik die Summe der laufenden Posten und der Gold- und Devisenbewegung einerseits und deren Ausgleich durch den Saldo der Kapitalbewegung andererseits. Allgemein gilt die Zahlungsbilanz „als aktiv, wenn sich aus ihr neue Ansprüche an das Ausland ergeben, als passiv, wenn sich eine zusätzliche Verschuldung oder eine Veräußerung von Vermögen herausstellt".[7]

Die vom Enquête-Ausschuß in das Schema aufgenommenen Vorgänge gliedern sich in folgende Gruppen:

I. Warenverkehr.
II. Verkehr mit Goldbarren und Goldmünzen.
III. Entgeltliche Dienstleistungen.
IV. Zinsendienst für langfristige Anlagen und verwandte Posten.
V. Sonstige Einnahmen und Ausgaben auf private Rechnung.
VI. Regierungstransaktionen.
VII. Langfristiger Kapitalverkehr.
VIII. Kurzfristiger Kapitalverkehr.
IX. Ausgleichsposten für nicht aufgenommene oder falsch eingesetzte Posten.

Diesen Posten entsprechen auch grundsätzlich die Posten, deren sich die deutsche Statistik bedient, und die man einteilen kann in die Handelsbilanz, die Dienstleistungsbilanz, die Zinsenbilanz, die Reparationenbilanz und die Gold- und Devisenbilanz, die alle ihren Gegenposten in der Kapitalbewegung, der Kapitalbilanz, haben.

---

3 Sonderheft zu Wirtschaft und Statistik. Die deutsche Zahlungsbilanz der Jahre 1924—1933. Nr. 14. Berlin 1934. S. 7.

4 Gerhard Colm: Über den Inhalt und den Erkenntniswert der Zahlungsbilanz, in: W. W. A. Heft 29. 1929 I. Chronik u. Arch. S. 8.

5 Sonderheft zu Wirtschaft und Statistik. A. a. O., S. 7.

6 Albert v. Mühlenfels: Krisis der Zahlungsbilanzen. St. Gallen 1932. S. 13.

7 Gerhard Colm: A. a. O., S. 8.

Wir wollen uns an dieser Stelle nochmals vergegenwärtigen, in welcher Form der Veredelungsverkehr statistisch in der Zahlungsbilanz erscheint, nachdem wir schon früher über die Erfassung des Veredelungsverkehrs in der Handelsstatistik gesprochen haben. Für die Zwecke der Zahlungsbilanz sind die Darstellungsarten des Außenhandels, wie wir sie als Spezial-, General- und Gesamteigenhandel kennen, nicht zugeschnitten. Der Bericht des Enquête-Ausschusses gibt hierüber Auskunft: „Für die Zahlungsbilanz kommt es darauf an, auf der Einfuhrseite diejenigen Waren zu erfassen, für die Deutschland einen Gegenwert an das Ausland zu entrichten, und auf der Ausfuhrseite diejenigen Waren, für die Deutschland einen Gegenwert aus dem Ausland zu fordern hat. Neben den in Deutschland verbrauchten oder verarbeiteten ausländischen Waren und den in Deutschland hergestellten in das Ausland ausgeführten Waren kommen für die Zahlungsbilanz auch diejenigen unmittelbar oder mittelbar durchgeführten Waren in Betracht, die dem deutschen Handel zugehören ... Die Einfuhr von Waren zur ‚Lohnveredelung' ist dabei der Einfuhr zur Verarbeitung, die Ausfuhr nach Verarbeitung in Lohn der Ausfuhr von in Deutschland hergestellten Waren gleichzusetzen. Auch der sog. passive Veredelungsverkehr ist auf der Aus- und Einfuhrseite einzubeziehen".[8] Praktisch wird nun doch der Spezialhandel zugrunde gelegt und hinzugerechnet wird der zollamtlich überwachte Lohnveredelungsverkehr und der passive Veredelungsverkehr und ferner diejenigen Teile der unmittelbaren und der mittelbaren Durchfuhr, die für deutsche Rechnung erfolgen. Dazu kommen dann noch die Kraftlieferungen, Schiffs-An- und -Verkäufe und die Abladungen deutscher Fischer in ausländischen Häfen.

2. *Die strukturellen Veränderungen der deutschen Zahlungsbilanz seit dem Kriege.*

Die Struktur der deutschen Zahlungsbilanzen vor dem Kriege war vor allem durch Deutschlands Stellung als Gläubigerland gekennzeichnet. Durch den unglücklichen Ausgang des Krieges gingen die ausländischen Guthaben verloren und überdies war Deutschland nunmehr vor die Aufgabe gestellt, ungeheure Beträge als Reparationszahlungen aufzubringen, und es mußte weiter daran gehen, den durch Krieg und dann weiter durch die Inflation in seiner technischen Entwicklung zurückgebliebenen Produktionsapparat aufzubauen und den aus gleichen Gründen vernachlässigten Konsumtionsapparat „auf eine der Lebenshaltung und der geforderten Arbeitsleistung des deutschen Volkes entsprechende Höhe zu bringen".[9] Die Notwendigkeit des wirtschaftlichen Wiederaufbaues und die Reparationen waren also vor allem für die Entwicklung und die Struktur der deutschen Zahlungsbilanzen in den Nachkriegsjahren entscheidend. Seit der Währungs-

[8] Enquête-Bericht a. a. O., S. 92.
[9] Sonderheft zu Wirtschaft und Statistik, a. a. O., Nr. 14, S. 9.

stabilisierung in Deutschland kann man nun die strukturelle Entwicklung in drei sich deutlich voneinander unterscheidende Zeitabschnitte gliedern.[10]

Der erste Abschnitt von 1924 bis 1929 ist durch die steigende Kreditverflechtung Deutschlands mit dem Ausland gekennzeichnet; denn Deutschland war bei passiver Handelsbilanz gezwungen, für die Durchführung des Wiederaufbaues bzw. der Rationalisierung des deutschen Wirtschaftsapparates im Ausland Kredite aufzunehmen. Dadurch gewann auch die Zinsbilanz immer mehr an Bedeutung, während der Saldo der Dienstleistungsbilanz infolge der allmählichen Wiedereingliederung Deutschlands in die Weltwirtschaft eine geringe Zunahme der Aktivität auf ½ Milliarde RM. erreichte. Die Handelsbilanz war in dieser Periode mit Ausnahme des Jahres 1926, wo Deutschland der englische Kohlenarbeiterstreik zugute kam, passiv. Die Reichsbank konnte aber ihre Gold- und Devisenreserven auffüllen. Die ganze Entwicklung war jedoch nur durch die Kreditaufnahme im Ausland möglich. Der wichtigste „Ausgleichsposten" war also der Aktivposten der Kapitalbilanz. Wenn wir hier und im folgenden von „Ausgleichsposten" der Zahlungsbilanz sprechen, so kann es sich dabei nur um ein sprachliches Hilfmittel handeln, da die Zahlungsbilanz ja an sich ausgeglichen ist, womit jeweils der Posten der Zahlungsbilanz bezeichnet werden soll, der vornehmlich die Zahlungsleistungen dem Ausland gegenüber ermöglichte, dem also in besonderem Maße eine Ausgleichsfunktion zukommt.[11]

Der zweite Abschnitt, den man in den Jahren 1930 bis 1932 erblicken kann, ist nun durch die Abwicklung der Kreditverflechtung charakterisiert. Im Jahre 1930 schloß die Handelsbilanz mit einem beträchtlichen Aktivsaldo ab, der einerseits durch Deflationsdruck und Dumping, andererseits durch Einfuhrbeschränkungen erzielt wurde und zur Abdeckung der Schulden diente. Nach krisenartigem Zusammenbruch der internationalen Kreditverflechtung und den damit verbundenen ausländischen Kapitalabzügen aus Deutschland verlor die Reichsbank den größten Teil ihrer Gold- und Devisenreserven. Unter dem Druck der Verhältnisse kam es dann zum sog. Hoover-Moratorium über die politischen Schulden und nach dessen Ablauf zur Aufhebung der Reparationen bis auf wenige weitere Reparationsverpflichtungen, was jedoch nicht verhinderte, daß der übrige Transfer durch Stillhalteabkommen und die Devisenbewirtschaftung geregelt werden mußte. 1932 machte sich dann schon ein beträchtlicher Rückgang der Ausfuhr bemerkbar, wodurch die weitere Liquidation der Schulden stark erschwert wurde. Hier machte sich also schon eine wachsende Bedeutung des Handelsbilanzpostens bemerkbar.

Der dritte Abschnitt, seit 1933, zeigt auf beiden Seiten der Zahlungsbilanz nur geringe Umsätze, hervorgerufen durch die fort-

---

10 Nach den Angaben im Sonderheft zu Wirtsch. u. Stat. A. a. O., S. 9.

11 Vgl. im übrigen unsere Ausführungen im Abschnitt 2. 1. der das Problem des Zahlungsbilanzausgleichs behandelt.

geschrittene Kreditentflechtung und die weitgehende Herauslösung Deutschlands aus der Weltwirtschaft. Diese Entwicklung erreichte mit dem Jahr 1934 ihren Tiefpunkt.

Seit 1935 trat dann bis 1937 eine zunehmende Aktivierung der Handelsbilanz ein, die bei hohen Zahlungsverpflichtungen und dem Fehlen sonstiger Ausgleichsmöglichkeiten immer stärker als „Ausgleichsposten" in Erscheinung trat.

Auch durch die 1938 wieder eingetretene Passivität der Handelsbilanz ist an dieser Tatsache im Grunde nichts geändert worden, da es sich hierbei nur um eine vorübergehende Erscheinung handeln kann; denn die Einfuhr ist bei gegenüber 1937 gesunkener Ausfuhr ungefähr gleich groß geblieben, womit man also offensichtlich aus bestimmten Gründen den Grundsätzen des Neuen Planes untreu geworden ist.

Die Gründe für das Schrumpfen der Ausfuhr liegen teils auf wirtschaftlichem, teils auf politischem Gebiet. Vorwiegend sind aber wirtschaftliche Faktoren für den deutschen Ausfuhrrückgang verantwortlich zu machen, und zwar besonders die im Frühjahr 1938 in den Vereinigten Staaten eingebrochene Wirtschaftskrise, die den deutschen Außenhandel schwer getroffen hat, einerseits dadurch, daß die Ausfuhr nach USA. weiter zurückgegangen ist, andererseits aber auch durch die Rückwirkungen auf dritte Länder, die ebenfalls durch die amerikanische Krise Schaden erlitten hatten und ihre Einfuhr darum beschränkten.

Weiter spielen für den Ausfuhrrückgang auch die politischen Ereignisse des Jahres 1938 eine Rolle. In erster Linie hat der deutsche Außenhandel in dieser Hinsicht durch den ostasiatischen Konflikt erhebliche Verluste erleiden müssen. Dann waren in den kritischen Septembertagen die Handelsbeziehungen mit den Westmächten zeitweilig unterbrochen worden und ferner kam die deutschfeindliche Propaganda im Anschluß an die im November 1938 gegen die deutschen Juden ergriffenen Maßnahmen wieder lebhaft in Schwung — alles Erscheinungen, die dem deutschen Außenhandel abträglich waren.

Demgegenüber ist die deutsche Einfuhr im Jahre 1938 durch die seit 1937 planmäßig betriebene Vorratswirtschaft und durch die gleichzeitige Intensivierung der deutschen Bauvorhaben auf allen Gebieten auf gleicher Höhe von 1937 geblieben. Da diese Politik in solchem Ausmaße nur vorübergehenden Charakter haben kann, wird man auch den diesjährigen Einfuhrüberschuß als Ausnahme zu betrachten haben. Die deutsche Handelsbilanz wird aber auch in Zukunft, unter gleichen valutarischen Verhältnissen natürlich, die Grundlage und den wichtigsten Posten unserer Zahlungsbilanz bilden. Der Außenhandel ist dadurch in immer deutlicherem Maße eine Lebensfrage für Deutschland geworden, eine Erscheinung, der die Maßnahme des zweiten Vierjahresplanes ganz energisch entgegenwirken, ohne jedoch damit der Außenhandelsaktivität Schranken zu setzen, sondern vielmehr in noch stärkerem Ausmaße, wie unsere Bemühungen in jüngster Zeit um den osteuropäischen Wirtschaftsraum zeigen, vorwärts zu treiben.

2. Der Veredelungsverkehrserlös als „Zahlungsbilanzposten" in den Jahren seit 1933 und seine Bedeutung.

1. Das Problem des Bilanzausgleichs und der aktive Veredelungsverkehr.

Man ist leicht geneigt, zu fragen, warum ein Ausgleich der Zahlungsbilanz überhaupt erforderlich sei, wo doch die Zahlungsbilanz stets ausgeglichen ist. Warum also ein Bilanzausgleichsproblem?

Man darf sich nun diesen Vorgang keineswegs so vorstellen, als zeigte die Zahlungsbilanz, die für einen bestimmten Zeitraum aufgestellt wird, auf der Aktiv- oder Passivseite eine Lücke, die in irgendeiner Weise ausgefüllt werden müßte. „Wenn es einen Bestandteil der Bilanz gibt, der einen Ausgleich erfordert, so ist auch immer ein ausgleichender Bestandteil vorhanden, mag er auch nur provisorischer Art sein. Die Frage, wann ein Ausgleich erforderlich ist und welche Posten ihn vollziehen können, läuft also darauf hinaus, daß zu klären ist, ob ein bestimmter Bilanzteil und welcher als Ausgleich erfordernd zu gelten hat, und welchem Bilanzteil eine Ausgleichsfunktion zuzuerkennen ist".[1] Das Problem läuft also darauf hinaus, daß nicht zu untersuchen ist, ob die Bilanz ausgeglichen ist, denn das ist ja stets der Fall, sondern wie der Ausgleich bewirkt wurde. Grundsätzlich bestehen dafür vier Möglichkeiten. Einmal kann ein Ausgleich der Zahlungsbilanz durch die Abgabe von Gold und Devisen bewirkt werden. Ebenso können realisierbare Anlagen im Ausland diesem Zwecke dienen. Eine weitere Möglichkeit bietet dann die Hereinnahme ausländischer Kapitalien, die aber für Deutschland im allgemeinen nur vorübergehenden Ausgleichscharakter haben kann, und schließlich sind die Überschüsse der Handels- und Dienstleistungsbilanz zu nennen. Während in den ersten Jahren nach der Stabilisierung in Deutschland, wie aufgezeigt, die Kreditaufnahme die einzige Ausgleichsmöglichkeit bot, kam seit dem Jahre 1930 der Handelsbilanz immer größere Bedeutung als „Ausgleichsposten" zu, da sonstige Ausgleichsmöglichkeiten fehlten. War doch letzten Endes der Außenhandel für Deutschland die einzige Quelle zur Begleichung der Rohstoffeinfuhren und der Amortisation einer gewaltigen Auslandsverschuldung gewesen. Auch heute ist das Problem in Deutschland das gleiche. Die seit 1935 bis einschließlich 1937 vollzogene Beseitigung des Passivsaldos der Handelsbilanz reichte angesichts der Zahlungsbilanzlage Deutschlands noch nicht einmal aus, um hierin eine wesentliche Änderung eintreten zu lassen. Das Jahr 1938 hat uns gezeigt, wie leicht wieder eine rückläufige Bewegung möglich ist. „Deutschland braucht vielmehr einen Gesamtaktivsaldo seines Außenhandels (d. h. also sowohl mit den überseeischen wie den europäischen Ländern); denn Deutschland ist ein Schuldnerland, dem aus anderen internationalen Einnahmen als dem Außen-

[1] S. Kann: Probleme der Zahlungsbilanz. Würzburg 1935. S. 67.

handel .... nicht genügend Mittel zur Begleichung seiner dem Ausland gegenüber bestehenden Schuldverpflichtungen zur Verfügung stehen".[2] Man darf also im Falle Deutschlands unter den laufenden Posten der Zahlungsbilanz die Handelsbilanz als den weitaus wichtigsten Posten hinsichtlich des Zahlungsbilanzausgleichs ansehen, und es darf weiter die Folgerung daraus gezogen werden, daß eine Aktivierung oder Passivierung der deutschen Zahlungsbilanz im oben dargelegten Sinne im wesentlichen durch die Gestalt der deutschen Handelsbilanz zum Ausdruck kommt. Dabei darf man natürlich nicht in den Fehler verfallen, diese Erscheinung, die für Deutschland ausnahmsweise zutrifft, zu verallgemeinern. Es darf als bekannt vorausgesetzt werden und dieses wird auch in der einschlägigen Literatur immer wieder hervorgehoben, daß die Gestalt der Handelsbilanz im allgemeinen nicht der Ausdruck einer guten oder schlechten Zahlungsbilanz oder gar der Ausdruck eines hohen oder niedrigen Volkswohlstandes sein kann, eine Erkenntnis, die noch der Londoner Konferenz bei Abschluß des Dawes-Abkommens bei der Einrichtung des Wohlstandsindexes für Deutschland unbekannt zu sein schien, unter anderen Verhältnissen als heute, und was auch heute noch in der Handelspolitik der Vereinigten Staaten nicht eingesehen wird. Wir können daher nur der Ansicht Grävells beistimmen, wenn er sagt: „Die Art des Saldos des Außenhandels ergibt sich .... zwangsläufig aus der gesamten Zahlungsbilanzlage der Volkswirtschaft, nur vorübergehend mögen Abweichungen stattfinden; und die Einfuhr — nach Art und Umfang — richtet sich nach der inneren Bedarfslage, die wiederum von der gesamten Ausrichtung der Volkswirtschaft abhängig ist, und ferner nach dem Grad der gegenseitigen Verständigung der Völker und ihres Willens zur Zusammenarbeit. Der Handelsbilanz kommt also eine selbständige Bewertung gar nicht zu, sie kann daher auch allein aus sich heraus gar nicht bewertet werden".[3] Jeder Kenner deutscher Verhältnisse weiß aber auch, daß hier die Dinge, wenn auch vielleicht nur vorübergehend, etwas anders liegen als in den meisten anderen Ländern und insbesondere durch die Devisenbewirtschaftung die Bedeutung der Handelsbilanz in Deutschland immer mehr in den Vordergrund geschoben worden ist. Die deutsche Handelsbilanz zeichnet sich nun aber teilweise durch eine große „Elastizität" aus, die es an sich der Handelsbilanz ermöglicht, innerhalb der Zahlungsbilanz die Funktion eines „Ausgleichspostens" in besonderem Maße zu übernehmen. Leider hat sich diese Elastizität jedoch in den letzten Jahren als Folge der Spannungen am Weltmarkt in einem starken Rückgang der Außenhandelsumsätze sowie vor allem des Ausfuhrüberschusses in Deutschland ausgewirkt.

Der aktive Veredelungsverkehr hat sich dagegen in dieser Hinsicht als „krisenfester" erwiesen, wie unsere obigen Zahlen[4] erkennen

---

[2] Walter Grävell: A. a. O., S. 23.
[3] Ebenda, S. 3.
[4] S. 33.

lassen, weswegen ihm heute insofern starke Bedeutung zukommt, als er der Schrumpfungstendenz der Handelsbilanz entgegenwirkt.

Aus diesem Grunde glauben wir, in dem aktiven Veredelungsverkehr in Deutschland heute einen wichtigen Bestandteil der Handelsbilanz und damit auch der Zahlungsbilanz erblicken zu können.

2. Die zahlungsbilanzmäßige Bedeutung des aktiven Veredelungsverkehrs seit 1933.

aa) Allgemeines.

Wenn wir nunmehr den Versuch machen wollen, den aktiven Veredelungsverkehr als „Bilanzposten", also seine Bedeutung für die deutsche Zahlungsbilanz darzustellen, so werden wir uns im wesentlichen auf das Zahlenmaterial stützen, das in „Wirtschaft und Statistik" über den Veredelungsverkehr erschienen ist. Wir haben des mehrfachen darauf hingewiesen, daß die amtlichen deutschen Statistiken für die Einfuhr zur Eigenveredelung Zahlen wiedergeben, die nicht den wirklichen Verhältnissen gerecht werden. In der Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik" werden nun aber für die Jahre seit 1933 Bereinigungen dieser Zahlen, die ohne weiteres für unsere Untersuchung nicht verwendbar sind, vorgenommen, und zwar werden einerseits die Nachverzollungen, andererseits die Werte für die Umhüllungen der nach Eigenveredelung ausgeführten Waren errechnet bzw. geschätzt. „Die Bilanz im Veredelungsverkehr, wie sie sich aus der Gegenüberstellung der Einfuhr zur und der Ausfuhr nach Veredelung ergibt, ist nicht ganz vollständig, da die im Veredelungsverkehr hergestellten Umschließungen, wenn sie mit Waren gefüllt ausgehen, zwar mit diesen zusammen im Spezialhandel, nicht aber auch gesondert als Ausfuhr nach Veredelung erfaßt werden."[5] Es müssen also auch diese Beträge, wenn sie auch nur verhältnismäßig geringfügig und nur auf Grund von Schätzungen zu ermitteln sind, hinzugerechnet werden. Die Nachverzollungen hingegen müssen von den Einfuhrwerten abgesetzt werden, damit deren wirkliche Größe dargestellt und auf ihre Bedeutung untersucht werden kann. Die amtliche Statistik weist dann auch auf die kaum zu überwindenden praktischen Schwierigkeiten bei der Errechnung dieser Zahlen hin: „Einmal entstehen durch die Zwischenschaltung des Verarbeitungsprozesses zwischen Einfuhr und Nachverzollung zeitliche Verschiebungen, die sich auch in den Anschreibungen bemerkbar machen. Zweitens werden die aus der Veredelung stammenden, für den innerdeutschen Verbrauch bestimmten Waren nicht dem Werte, sondern nur der Menge nach erfaßt. Dabei wird zwar in der Mehrzahl der Fälle das Gewicht, das die Erzeugnisse vor der Be- oder Verarbeitung hatten, nachgewiesen, so daß durch Bewertung dieser Mengen mit den Preisen (Durchschnittswerten) der Einfuhr zur Veredelung ein Näherungswert der Nachverzollungen errechnet werden könnte. Da nun

[5] Wirtschaft und Statistik. 17. Jahrg. Berlin 1937. S. 673.

aber bei einer der wichtigsten Warengruppen, den Mineralölen, als Ausnahme von der Regel nur das Gewicht der veredelten Erzeugnisse angeschrieben wird, kann an sich auch die näherungsweise Ermittlung des Wertes der unechten Veredelung nicht durchgeführt werden. Um aber trotzdem wenigstens eine Vorstellung von der Bedeutung der Nachverzollung vermitteln zu können, ist bei den Mineralölen der Wert der Nachverzollungen dem Wert des Unterschiedsbetrages von Ein- und Ausfuhr als Mindestbetrag gleichgesetzt. Da in der Ausfuhr auch der Verarbeitungslohn der deutschen Veredelungsanstalten enthalten ist, muß der Wert der nachverzollten Mineralöle in Wirklichkeit höher angenommen werden".[6] Bei den aufgezeigten Schwierigkeiten ist es natürlich nicht möglich, ganz genaue Zahlen zu bringen, vielmehr können sich Abweichungen von wenigen Mill. RM. ergeben, die aber an der eigentlichen Bedeutung dieser Zahlen nicht viel ändern. Kann es uns doch hier nur darauf ankommen, die ungefähre Größenordnung der Aktivität des Veredelungsverkehrs und damit seine Bedeutung für die deutsche Handelsbilanz und darüber hinaus für die deutsche Zahlungsbilanz darzustellen.

Leider sind derartige Bereinigungen nur seit 1933 vorgenommen worden, so daß wir uns also bei unserer Untersuchung lediglich auf die Jahre nach der Machtübernahme beschränken müssen, aber schließlich ist von einem Devisenproblem, so wie wir es heute zu sehen gewohnt sind, erst seit 1931 zu sprechen, das dann seit 1933 prekärste Formen annahm.

bb) Zahlungsbilanz und aktiver Veredelungsverkehr im Jahre 1933.

In diesem Jahr zeigte die deutsche Zahlungsbilanz folgendes Bild:

Deutsche Zahlungsbilanz 1933.[7]

	Aktivseite	Passivseite	Saldo
Warenhandel	4957	4291	+ 666
Dienstleistungen	735	422	+ 313
Zinsen	150	997	— 847
			+ 132
Gold- u. Devisenbewegung .	447	—	+ 447
Kapitalbewegung	603	1410	— 807
Ungeklärter Rest	228	—	+ 228
	7120	7120	—

Bei einer Aktivität der Gold- und Devisenbilanz von 447 Mill. RM. konnte durch die Aktivposten der Handels- und Dienstleistungsbilanz die Liquidierung der Schulden fortgesetzt werden. In den Jahren 1930/1933 kam Deutschland die günstige Entwicklung der Weltmarkt-

[6] Wirtschaft und Statistik 14. Jahrg. Berlin 1934. S. 498.
[7] Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. 1937.

preise zugute. Da die Rohstoffpreise während der Krise zunächst stärker sanken als die Preise der Fertigwaren, entstand eine für Deutschland vorteilhafte Preisschere. Im übrigen wurden die Ausfuhrüberschüsse vorwiegend durch Einfuhrbeschränkungen erzielt. Die Handelsbilanz zeigte jedoch 1933 gegenüber den Vorjahren einen beträchtlichen Rückgang des Aktivsaldos, von 1932 mit + 1252 Mill. RM. auf + 666 Mill. RM. im Jahre 1933 allein um 586 Mill. RM. Hierdurch wurde der Schuldentransfer stark erschwert; denn bei fortschreitender Kreditentflechtung wuchs andererseits, wie gesagt, auch die Bedeutung der Handelsbilanz als „Ausgleichsposten". Bekanntlich kam es in diesem Zusammenhang zur Regelung des langfristigen Schuldendienstes durch das erste Transfermoratorium.

Was nun den Veredelungsverkehr anbetrifft, so ermöglicht uns schon ein Vergleich des aus dem aktiven Veredelungsverkehr stammenden Ausfuhrüberschusses mit dem Gesamtausfuhrüberschuß einen Überblick über die Wichtigkeit dieses Verkehrs im Außenhandel und als „Zahlungsbilanzposten". Vergleicht man lediglich die Umsätze des reinen Warenverkehrs im Jahre 1933, die für Ein- und Ausfuhr 4204 bzw. 4871 Mill. RM. betrugen, mit den Umsätzen beispielsweise des Eigenveredelungsverkehrs, dessen Einfuhr sich in diesem Jahre auf 117,4 Mill. RM. und dessen Ausfuhr sich auf 125,4 Mill. RM. belief, so kann man nur einen wertmäßigen Anteil von ca. 2,7% der Umsätze verzeichnen. Der Veredelungsverkehr scheint bei dieser Betrachtungsweise nur von ganz geringfügiger Bedeutung zu sein. Zu einem anderen Ergebnis kommt man allerdings, wenn man jeweils den Ausfuhrüberschuß betrachtet, und zwar, wenn man von den bereinigten Zahlen für den aktiven Veredelungsverkehr ausgeht. Im Jahre 1933 betrug die Einfuhr zur Eigenveredelung 117,4 Mill. RM. Die betreffenden Waren sind zum Teil nachverzollt in das Zollinland gegangen. Die Nachverzollungen betrugen nach Schätzungen des Statistischen Reichsamtes 33 Mill. RM.,[8] was bei einer Wiederausfuhr von 125,4 Mill. RM. eine Aktivität des Eigenveredelungsverkehrs von 41 Mill. RM. ergibt. Hierzu kommt der Überschuß aus dem Lohnveredelungsverkehr mit 6 Mill. RM. und der Wert der im Veredelungsverkehr ausgeführten Umschließungen, die für das Jahr 1933 mit 0,3 Mill. RM. veranschlagt werden,[9] bei den Schätzungen in den späteren Jahren aber wesentlich höher bewertet sind, so daß man hierfür ca. 2 Mill. RM. einsetzen kann. Zusammen ergibt das ungefähr einen Aktivsaldo von 50 Mill. RM. für das Jahr 1933. Vergleichen wir nun diesen Aktivsaldo mit dem Saldo der Handelsbilanz, so ergibt sich immerhin ein Anteil von 7,5%. Selbst wenn man bei ganz skeptischer Betrachtung den Passivsaldo aus dem passiven Veredelungsverkehr absetzt, kommt man noch bei nur 8,4 Mill. RM. für den passiven Veredelungsverkehr auf ca. 41 Mill. Reichsmark Überschuß des gesamten Veredelungsverkehrs. Wenn wir glauben, hierin eine besondere Bedeutung des aktiven Veredelungs-

8 Wirtschaft u. Statistik. 16. Jahrg. 1936. S. 276.
9 Ebenda S. 276.

verkehrs sehen zu können, so geschieht das natürlich immer unter Berücksichtigung der valutarischen Verhältnisse Deutschlands, auf die wir schon mehrfach hingewiesen haben. Diese Bedeutung wächst dann später noch, wie aufzuzeigen ist, in den Jahren 1935 und 1936 bei starker Schrumpfung des Aktivpostens der Gold- und Devisenbilanz und steigendem Einfuhrbedarf an Lebensmitteln und Rohstoffen.

cc) Zahlungsbilanz und aktiver Veredelungsverkehr im Jahre 1934.

1934 schloß die Handelsbilanz mit einem Passivsaldo von 373 Mill. Reichsmark ab, während der Saldo des reinen Warenverkehrs nur — 284 Mill. RM. betrug; die Dienstleistungsbilanz konnte dagegen einen Überschuß gegenüber 1933 von 150 Mill. RM. aufweisen. Die Zinslasten wurden geringer, aber auf der anderen Seite trat eine Verschuldung von 190 Mill. RM. ein. Die Umsätze gingen weiter zurück. Deutschland machte in diesem Jahre den Versuch, den Bartransfer der langfristigen

Deutsche Zahlungsbilanz 1934.[10]

	Aktivseite	Passivseite	Saldo
Warenhandel	4240	4613	— 373
Dienstleistungen	886	422	+ 464
Zinsen	125	750	— 625
			— 534
Gold- u. Devisenbewegung	424	—	+ 424
Kapitalbewegung	1310	1120	+ 190
Ungeklärter Rest	—	80	— 80
	6985	6985	—

Schulden ganz einzustellen, was aber auf den heftigsten Widerstand der Gläubigerländer stieß, die mit Selbsthilfemaßnahmen drohten, und damit die Dinge gewissermaßen beim alten blieben. Entscheidend für den Umschwung in der Handelsbilanz waren der weitere starke Rückgang der deutschen Ausfuhr einerseits und die Steigerung der deutschen Einfuhr infolge der Belebung des Binnenmarktes andererseits. Hinzu kam das allmähliche Ansteigen der Weltrohstoffpreise.

Schon im September des Jahres 1934 wurde dieser katastrophalen Entwicklung bekanntlich durch die Einführung des „Neuen Planes" Einhalt geboten. Unter diesen Umständen aber mußte jedes zusätzlich erreichbare Devisenaufkommen im höchsten Maße wünschenswert erscheinen. Als solches war auch der aktive Veredelungsverkehr anzusehen. War auch der Gesamtsaldo der Handelsbilanz passiv, so bedeutete dieser Verkehr doch eine Erleichterung in der devisenwirtschaftlichen Mangellage. Diese Bedeutung des aktiven Veredelungsverkehrs im Jahre 1934 wollen wir wieder versuchen, durch Zahlen zu illustrieren. Während die Einfuhr zur Eigenveredelung weiterhin infolge des erhöhten Inlandsbedarfs anstieg, zeigte die Ausfuhr nach

Eigenveredelung einen Rückgang gegenüber 1933 von 20 Mill. RM. Diesem Rückgang entsprach auch die Gesamtaktivität des aktiven Veredelungsverkehrs 1934 gegen 1933. Die Nachverzollungen werden 1934 auf 42 bis 43 Mill. RM. geschätzt.[11] Bei einer Einfuhr von 127,0 Mill. RM. und einer Ausfuhr von 105,4 Mill. RM. würde sich bei Berücksichtigung des Wertes für die Nachverzollungen eine Aktivität des Eigenveredelungsverkehrs von 21 Mill. RM. ergeben. Diese Zahl wird aber später berichtigt und mit 28. Mill. RM. angegeben.[12] Die geringe Aktivität gegenüber 1933 kann z. T. auf zeitliche Verschiebungen zwischen Ein- und Ausfuhr zurückgeführt werden, jedoch darf der Rückgang der Ausfuhr nach Veredelung die wichtigere Rolle gespielt haben. Dabei haben sich auch beim Veredelungsverkehr das Ansteigen der Rohstoffpreise und die Währungsabwertung der Wettbewerbsländer ausgewirkt. Der Lohnveredelungsverkehr zeigte 1934 bei einer Einfuhr von 37,3 Mill. RM. und einer Ausfuhr von 37,6 Mill. RM. nur einen ganz kleinen Überschuß von 0,4 Mill. RM. Setzen wir die Umschliessungen, für die keine genaueren Schätzungen vorliegen, mit ungefähr 1½ Mill. RM. an, so ergibt sich eine Gesamtaktivität für den aktiven Veredelungsverkehr im Jahre 1934 von ca. 30 Mill. RM. In Anbetracht der kleinen Umsätze beim Veredelungsverkehr stellt dieser Betrag aber einen ganz beachtlichen Überschuß dar, der bei der außerordentlich schwierigen Devisenlage nicht übersehen werden könnte. Der passive Veredelungsverkehr erreichte im Jahre 1934 sogar einen Saldo von 9,7 Mill. RM., was ebenfalls auf den erhöhten Inlandsbedarf zurückzuführen ist. Setzt man diesen Betrag von dem Überschuß des aktiven Veredelungsverkehrs ab, so ergibt sich für den gesamten Veredelungsverkehr noch eine Aktivität von 20. Mill. RM.

dd) Zahlungsbilanz und aktiver Veredelungsverkehr im Jahre 1935.

1935 hatte bereits die Einrichtung des Neuen Planes ihre ersten Früchte gezeitigt, indem der Außenhandel nunmehr wieder einen

Deutsche Zahlungsbilanz 1935.[13]

	Aktivseite	Passivseite	Saldo
Warenhandel	4335	4338	— 3
Dienstleistungen	937	486	+ 451
Zinsen	100	650	— 550
			— 102
Gold- u. Devisenbewegung	34	4	+ 30
Kapitalbewegung	837	710	+ 127
Ungeklärter Rest	—	55	— 55
	6243	6243	—

10 Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. 1937.
11 Nach den Angaben in Wirtschaft u. Statistik. 15. Jahrg. 1935. S. 394.
12 Ebenda. 17. Jahrg. 1937. S. 672.
13 Ebenda. 17. Jahrg. 1937. S. 672.

Aktivsaldo von 111 Mill. RM. aufweisen konnte. Der Handelsbilanzposten in der Zahlungsbilanz zeigte jedoch immer noch eine geringe Passivität von 3 Mill. RM. Die Zinslast war zwar geringer als im Vorjahr, aber immer noch sehr groß. Dabei war der Aktivsaldo der Gold- und Devisenbilanz bis auf 30 Mill. RM. zusammengeschrumpft und die Kapitalbilanz zeigte eine Zahlungsverpflichtung von 127 Mill. RM. Die Umsätze auf beiden Seiten der Bilanz waren weiter zurückgegangen.
An der Besserung der Handelsbilanz war auch der aktive Veredelungsverkehr beteiligt. Bei einer Einfuhr zur Eigenveredelung von 135,3 Mill. RM. und einer Ausfuhr nach Eigenveredelung von 120,3 Mill. RM. und Nachverzollungen in Höhe von 51. Mill. RM.[14] konnte ein Überschuß der Eigenveredelung von 36 Mill. RM. verzeichnet werden. Diese Zahl wurde später jedoch, da die Nachverzollungen nach genaueren Schätzungen 58 Mill. RM. betragen haben, mit 43 Mill. RM. angeben.[15] Berücksichtigt man den Lohnveredelungsverkehr, der mit einem Aktivsaldo von 4,7 Mill. RM. abschloß, und die Ausfuhr der Umschließungen, die mit 2,6 Mill. RM. angegeben werden,[16] so kommt man auf eine Aktivität des aktiven Veredelungsverkehrs von 50 Mill. RM., d. s. 20 Mill. RM. mehr als im Vorjahre, was vorwiegend auf die erhöhte Verwendung inländischer Zutaten zurückzuführen war. Selbst bei Abzug des Passivsaldos aus dem passiven Veredelungsverkehr von 8,6 Mill. RM. verbleibt ein beträchtlicher Überschuß von ca. 42 Mill. RM.

ee) Zahlungsbilanz und aktiver Veredelungsverkehr im Jahre 1936.

Im Jahre 1936 war gegenüber 1935 in der deutschen Handelsbilanz bei Betrachtung des reinen Warenverkehrs eine wesentliche Verbesserung eingetreten. Die Umsätze der Einfuhr stiegen von 4159 Mill. RM. im Jahre 1935 auf 4218 Mill. RM. im Jahre 1936 und für die Ausfuhr gar von 4270 Mill. RM. auf 4768 Mill. RM., was eine Erhöhung des Ausfuhrüberschusses von nahezu 440 Mill. RM. bedeutete. Trotz dieser starken Aktivierung ist es nicht, wie zu erwarten, zu einer Besserung der deutchen Devisenlage gekommen. Das erklärt sich daraus, daß Deutschland

1. im Rahmen der verschiedenen Verrechnungs- und Zahlungsabkommen nach wie vor einen erheblichen Teil seines Auslandsschuldendienstes leisten mußte,

2. mußten die Handelsbilanzüberschüsse mit verschiedenen Ländern teilweise für den Reiseverkehr bereitgestellt werden,

3. wurde ein erheblicher Teil des Handelsbilanzüberschusses zur Liquidierung der in den Jahren 1934 und 1935 auf den Verrechnungsabkommen aufgelaufenen Handelsschulden verwandt,

---

[14] Nach den Angaben in Wirtschaft u. Statistik. 17. Jahrg. 1937. S. 672.

[15] Ebenda. S. 672.

[16] Ebenda, S. 672.

4. gingen von dem Ausfuhrüberschuß die für den Rückkauf der Gruben im Saargebiet erforderlichen Gratislieferungen von Kohlen an Frankreich ab,

5. ergab sich, daß mit dem Ausfall eines erheblichen Teils unserer Ausfuhrforderungen infolge Zahlungsunfähigkeit mancher ausländischer Importeure gerechnet werden mußte,

6. fiel ferner ins Gewicht, daß die deutschen Warenlieferungen in das Ausland längere Zahlungsfristen erfordern als diese beim Einkauf von Rohstoffen üblich sind und damit zunächst immer ein Devisenausfall verbunden ist, der sich infolge der erhöhten Einfuhr sehr stark bemerkbar machte,

7. hatten sich schließlich die Währungsabwertungen im Jahre 1936 insofern ungünstig ausgewirkt, als sie für den deutschen Exporteur mit beträchtlichen Kursverlusten verbunden waren.[17]

Diese Umstände haben nicht nur bewirkt, daß der Überschuß restlos dahinschmolz, sondern darüber hinaus eine Verknappung unseres Devisenbestandes eintrat. So gingen die Gold- und Devisenbestände der Reichsbank von 93 Mill. RM. im Jahre 1935 auf 72 Mill. RM. im Jahre 1936 zurück. Dennoch war die Steigerung der Handelsumsätze und des Ausfuhrüberschusses natürlich eine erfreuliche Tatsache, denn nur auf diese Weise ist auf die Dauer eine Besserung unserer Zahlungsbilanzlage herbeizuführen.

An der günstigen Entwicklung unseres Außenhandels im Jahre 1936 war auch wieder in erhöhtem Maße der aktive Veredelungsverkehr beteiligt. Die Aktivität des Eigenveredelungsverkehrs betrug 69 Mill. RM. bei Berücksichtigung der Nachverzollungen der ins Inland weitergeleiteten Einfuhrwaren im Betrage von 63 Mill. RM., deren Steigerung auf den erhöhten Einfuhrbedarf zurückzuführen ist. Nimmt man zu diesen 69 Mill. RM. den aktiven Saldo des Lohnveredelungsverkehrs mit 8,8 Mill. RM. und den Betrag der mitausgeführten Umschließungen von 2,6 Mill. RM.,[18] so kommt man auf einen Betrag für die Aktivität des aktiven Veredelungsverkehrs von ca. 80 Mill. RM., der sich bei Abzug des Saldos aus dem passiven Veredelungsverkehrs mit 8,3 Mill. RM. auf mindestens 70 Mill. RM. im Jahre 1936 beläuft. Dieser Überschuß bedeutete aber einen nicht zu unterschätzenden Anteil an dem Gesamtüberschuß unseres Außenhandels.

ff) Zahlungsbilanz und aktiver Veredelungsverkehr im Jahre 1937.

Für das Jahr 1937 liegen bisher weder genauere Angaben über unsere Zahlungsbilanz noch Schätzungen der Nachverzollungen im Veredelungsverkehr vor.

Der aktive Veredelungsverkehr war 1937 gegenüber 1936 wiederum beträchtlich gestiegen, und zwar für die Einfuhr zur Eigenveredelung von 136,9 auf 165,9 Mill. RM., für die Ausfuhr nach Eigenveredelung von 131,1 auf 140,8 Mill. RM., ferner für die Einfuhr zur Lohnverede-

17 Vgl. Bericht d. Reichskreditges. 1936/37. S. 74 f.

18 Zahlen nach Wirtschaft u. Statistik. 17. Jahrg. 1937. S. 673.

lung von 33,8 auf 52,9 Mill. RM. und für die entsprechende Ausfuhr von 42,6 auf 54,2 Mill. RM. Bei vorsichtiger Schätzung kann man annehmen, daß die Aktivität des aktiven Veredelungsverkehrs unter Berücksichtigung der früher erwähnten Umstände mindestens 80 Mill. RM. im Jahre betragen haben wird.

Auch die gesamten Handelsumsätze sind gegenüber 1936 wiederum beträchtlich gestiegen, jedoch wurde infolge des erhöhten Einfuhrbedarfs nur ein Ausfuhrüberschuß von 443 Mill. RM. erzielt. Der Anteil des Eigenveredelungsverkehrs am Spezialhandel ist im Jahre 1937 mit 3% für die Einfuhr und 2,4% für die Ausfuhr geringer als in den Vorjahren.[19] Er ist also nicht in dem Maße gewachsen wie der Spezialhandel. Auch hierin zeigt sich wiederum die weniger starke Elastizität des aktiven Veredelungsverkehrs gegenüber dem sonstigen Außenhandel, was aber gerade heute, wie bereits früher geschildert, für unsere Handelsbilanz und darüber hinaus auch für unsere Zahlungsbilanz von großer Bedeutung ist.[20]

3. Die Hemmnisse für den aktiven Veredelungsverkehr und ihre Wirkungen auf die deutsche Zahlungsbilanz.

1. Die Mängel in den gesetzlichen Bestimmungen des Veredelungsverkehrs.

Die Tatsache, daß das Vereinszollgesetz aus dem Jahre 1869 und die Veredelungsordnung aus dem Jahre 1906 stammt und die grundsätzlichen Vorschriften seither keine Änderung erfahren haben,[1] läßt schon erkennen, daß diese Vorschriften „nicht mehr in allem den Bedürfnissen der heutigen Wirtschaft entsprechen und deshalb den vielfach veränderten Verhältnissen nach Möglichkeit angepaßt werden müßten".[2] Auch hat es in den Nachkriegsjahren nicht an Klagen der für den aktiven Veredelungsverkehr in Frage kommenden Industrien gefehlt und auf der anderen Seite auch nicht an Vorschlägen von Verwaltungsmitgliedern, um diesen Mängeln zu begegnen. Nun waren solche Vorschläge aber nie einheitlich in ihrer Ansicht und haben auch bisher in keiner Weise in den gesetzlichen Bestimmungen Berücksichtigung gefunden.

[19] Vgl. S. 33.

[20] Bei Abschluß der Arbeit (Mitte März 1939) liegen die Zahlen für den aktiven Veredelungsverkehr 1938 noch nicht vor. Das Jahr 1938 scheint aber auch für einen Vergleich wenig geeignet zu sein, da es sich hierbei nicht nur in wirtschaftlicher, sondern auch in politischer Hinsicht um ein ausgesprochenes Krisenjahr handelt. Dazu kommt, daß die Zahlen für 1938 auch nicht ohne weiteres vergleichbar sein werden, da durch die Eingliederungen Österreichs und des Sudetenlandes gerade für den aktiven Veredelungsverkehr starke Verschiebungen eingetreten sind, die bei der augenblicklichen statist. Erfassung des Veredelungsverkehrs kaum genügend berücksichtigt werden können.

[1] Abgesehen von der Änderung des Zollgesetzes, die aber materiell keine Veränderungen gebracht hat.

[2] Reg.-Rat Kloss: Zur Reform des zollfreien Veredelungsverkehrs. Zeitschr. f. Zölle. Nr. 24 v. 20. 12. 1930. S. 465.

Wenn wir hier von Mängeln sprechen, so soll darunter das vielfach sehr umständliche Verfahren der Identitätskontrolle verstanden werden. Inhaltlich läßt sich auch heute nichts gegen die genannten Gesetze einwenden, obgleich auch in dieser Hinsicht viele Reformvorschläge gemacht worden sind. So dürfte beispielsweise eine Zentralstelle für den Veredelungsverkehr etwa beim Reichswirtschaftsministerium, die sich mit allen Fragen des Veredelungsverkehrs zu befassen hätte, um damit eine einheitliche Behandlung der verschiedenen Interessenten zu gewährleisten, nicht zweckmäßig sein, da hierdurch die individuelle Behandlung von Veredelungsangelegenheiten, auf die ja bekanntlich gerade beim Veredelungsverkehr so großer Wert gelegt werden muß, kaum in der heute möglichen Weise durchführbar wäre und dazu bei einem derartigen Zentralorgan viel leichter organisatorische Störungsmomente aufzutreten pflegen. Ebenso ist eine allgemeine Zulassung, im Sinne gleicher Behandlung aller Interessenten, abzulehnen, da dann die volkswirtschaftlichen Faktoren keine Berücksichtigung finden könnten und wirtschaftliche Schädigungen der Binnenwirtschaft die Folge sein würden. Auch der Vorschlag zur Einführung eines Zollrückvergütungssystems für alle aus dem Ausland eingeführten und verzollten und nach Be-oder Verarbeitung wiederausgeführten Waren würde aus gleichen Gründen scheitern müssen. Die gesetzlichen Bestimmungen stellen zwar gewissermaßen ein Hemmnis für den Veredelungsverkehr dar, und das sollen sie auch, aber keineswegs sind sie das für den zusätzlich durch die Möglichkeit des Veredelungsverkehrs zustandekommenden Warenverkehr, jedenfalls nicht hinsichtlich der grundsätzlichen Zulassung. Etwas anders steht es allerdings mit den sonstigen Zollformalitäten, die behördlicherseits für die Kontrolle gefordert werden. „Die peinlich genauen Überwachungsvorschriften, die Festhaltung der Nämlichkeit und, nicht zu vergessen, das häufig langwierige Vorprüfungsverfahren, wenn der Veredelungsverkehr noch nicht ständig zugelassen ist, lassen manchen Veredeler den Veredelungsverkehr nur dann lohnend erscheinen, wenn wirklich namhafte Zollbeträge hierdurch erspart werden können“;[3] denn sonst würde für sie infolge der erhöhten Kosten durch die erforderlichen gesonderten Arbeitsprozesse, Lagerungen und nicht zuletzt auch die zusätzlichen Buchführungen, kein Vorteil in diesem Verfahren zu erblicken sein. Da aber heute im Außenhandel jeder kleine Kostenvorsprung für die Durchführbarkeit eines Exportes von großer Wichtigkeit ist, scheint hier eine Vereinfachung wünschenswert zu sein. Man kann daher einem Vorschlag,[4] die Nämlichkeit in besonderen Fällen ganz auszuschalten, durchaus zustimmen, wenn das für Warenarten eingeführt wird, „die im Inlande nicht erzeugt werden oder deren Beschaffenheit sich in keiner Weise von gleichartigen Inlandswaren

---

[3] Reg.-Rat Kloss: Zur Reform des zollfreien Veredelungsverkehrs. A. a. O., Seite 465.

[4] Ebenda. S. 466.

unterscheidet".[5] Teilweise ist man wohl auch schon in der Praxis zu solchen vereinfachten Verfahren übergegangen, jedoch scheint hier doch noch manches verbesserungsbedürftig, was vielleicht schon durch eine generelle Aufnahme einer Bestimmung geschehen könnte, daß in Ausnahmefällen, wo keine Schädigung der inländischen Industrie zu befürchten sei, von einer Identitätskontrolle abgesehen werden kann. Vielleicht ließen sich auch in vielen Fällen bei Vorliegen einer ordnungsgemäßen Buchführung die besonderen und teilweise umständlichen Anschreibeverfahren vereinfachen bzw. vermeiden, indem man sich an die kaufmännische Buchführung hält. Vielleicht könnte der aktive Veredelungsverkehr dann auch für manch einen von Interesse werden, dem das Verfahren zu umständlich war oder der nicht über die Mittel verfügt, den Be- oder Verarbeitungsprozeß in der vom Ausländer gewünschten Art oder in der von der Behörde vorgeschriebenen und leicht kontrollierbaren Weise vorzunehmen, und damit vielleicht manchen Auftrag aus dem Ausland nicht hat durchführen können. Könnte der aktive Veredelungsverkehr in diesem Sinne eine Förderung erfahren, so würde damit seine Bedeutung in noch stärkerem Maße als „Zahlungsbilanzposten" in Erscheinung treten.

2. Die handelspolitischen Maßnahmen des Auslandes.

In den Nachkriegsjahren haben die handelspolitischen Maßnahmen des Auslandes, die oft mit Recht als Störungsfaktoren im internationalen Handel angesehen werden und ganz allgemein im Protektionismus, der bilateralen Vertragspolitik, den Präferenz- und Kontingentierungssystemen zu erblicken sind, auch häufig einer weiteren Ausdehnung des Veredelungsverkehrs Einhalt geboten. Es ist klar, daß Bestrebungen, die Wirtschaft vor dem unerwünschten Eindringen fremder Erzeugnisse mit hohen Schutzzöllen, Kontingenten usw. zu schützen, auch den für diese Länder passiven Veredelungsverkehr treffen müssen, wobei zumindest der Wertzuwachs der veredelten Waren hohen Zöllen unterliegt, und der dadurch für den Auftraggeber unrentabel werden kann. Die bilaterale Vertragspolitik hat für den Veredelungsverkehr weniger Bedeutung. So bestehen im Falle Deutschlands vertragsmäßige Vereinbarungen zur Zeit nur mit der Schweiz und mit Polen über den ostoberschlesischen Verkehr. Im übrigen ist aber auch in den Meistbegünstigungsverträgen der Veredelungsverkehr sehr häufig von der Meistbegünstigung ausgeschlossen worden. Man wollte sich hier verständlicherweise freie Hand lassen und die Durchführbarkeit eines Veredelungsverkehrs von Fall zu Fall prüfen.

Über allen diesen Maßnahmen steht aber als größtes Hemmnis für das Wachsen des deutschen aktiven Veredelungsverkehrs die Gesetzgebung der meisten anderen Länder über den für sie passiven Veredelungsverkehr, der häufig nur zugelassen wird, wo ein dringendes Bedürfnis dafür vorliegt, so daß selbst bei kostenmäßigem Vorsprung eine Be- oder Verarbeitung in vielen Fällen gar nicht möglich ist. Eine

[5] Reg.-Rat Kloss: Zur Reform des zollfreien Veredelungsverkehrs. A. a. O., S. 466.

Förderung des aktiven Veredelungsverkehrs in Deutschland müßte unter diesen Umständen in Ländern mit strengen gesetzlichen Bestimmungen erfolglos bleiben. Andererseits darf aber nicht vergessen werden, daß es nicht Aufgabe des Veredelungsverkehrs ist, als Exportförderungsmethode schlechthin zu fungieren, wo er doch schließlich nur eine Korrektur im Schutzzollsystem darstellen soll. Das kann aber wiederum nichts an der Tatsache ändern, daß für Deutschland dieser Verkehr unter augenblicklichen Verhältnissen devisenwirtschaftlich, also für die deutsche Zahlungsbilanz, auf jeden Fall erwünscht ist.

3. Die währungspolitischen Maßnahmen des Auslandes.

Das wichtigste Störungsmoment im internationalen Handel in den Nachkriegsjahren war der Zusammenbruch des internationalen Kreditsystems und die dadurch ausgelösten mannigfachen Währungseingriffe vieler Länder. „Die Abwehrmaßnahmen, die andere Staaten gegen unbequeme Folgen aus Währungseingriffen ihrer Konkurrenten am Weltmarkt getroffen haben (Kampfzölle, Kontingente, Einfuhrsperren usw.), sind .... (großenteils) nur Ergebnisse der Währungswirren".[6] Eine der einschneidendsten währungspolitischen Maßnahmen im internationalen Handel, insbesondere aber für den deutschen Außenhandel, war die englische Pfundabwertung, der sich bald alle britischen Empireländer und dazu die skandinavischen Länder zum sog. „Pfundblock" anschiossen. In mehr oder weniger kurzen Abständen folgten dann fast alle europäischen Staaten und viele überseeischen Länder, während Deutschland mit Rücksicht auf seine binnenwirtschaftliche Entwicklung an seiner Parität festhielt, was allerdings nur mit Hilfe der Devisenbewirtschaftung möglich war und weiterhin sein wird. Dadurch sieht sich Deutschland aber bei allen Hemmnissen für den internationalen Handel auch noch Konkurrenten auf dem Weltmarkte gegenüber, die einen beträchtlichen währungspolitischen Vorsprung haben. Die währungspolitischen Maßnahmen des Auslandes haben dem deutschen Außenhandel schweren Schaden zugefügt und nur unter großen Opfern der gesamten gewerblichen Wirtschaft war es möglich, die bisherigen Erfolge zu erringen. Die gewerbliche Wirtschaft ist dann reichlich durch den gewaltigen Aufschwung der Binnenwirtschaft entschädigt worden. Aber leider handelt es sich dabei nicht um die Existenzfrage einzelner, denn denen könnte heute geholfen werden, sondern vielmehr um eine Angelegenheit, die das ganze deutsche Volk betrifft und die ihren Niederschlag in der deutschen Zahlungsbilanz findet.

Als ein Teil des gesamten Außenhandels hat selbstverständlich auch der Veredelungsverkehr durch die währungspolitischen Maßnahmen des Auslandes Einbußen erlitten, wie dies aus den zahlreichen Klagen verschiedener Veredler in Deutschland zu schließen ist.[7]

---

[6] Die Bank: Wochenschrift für Finanz- und Bankwesen und Chronik der Wirtschaft. Berlin. 28. Jahrg. Nr. 21 vom 22. 5. 1935. S. 701.

[7] Vgl. z. B. S. 53. Zitat aus der Deutschen Allgemeinen Zeitung.

4. Das Transferproblem im internationalen Zahlungsverkehr und die Verrechnungsabkommen.

Nach dem völligen Zusammenbruch des Kreditsystems ergab sich für Deutschland aus der nunmehr einsetzenden Transferkrise die Notwendigkeit, seinen Schuldendienst zu regeln bzw. einzuschränken, was bekanntlich durch Stillhalteabkommen und Transfermoratorien bewirkt wurde. Darüber hinaus mußte Deutschland zur Devisenbewirtschaftung übergehen, um den unerwünschten Abfluß von Devisen zu unterbinden.

Durch die starke Einschränkung in der Transferierung unserer Schulden wurden seit Mitte 1934 Verrechnungsabkommen, die bisher schon mit den valutaschwachen Ländern in Osteuropa bestanden und, da sie das Einfrieren deutscher Exportguthaben in diesen Ländern verhinderten, günstig für uns wirkten, auch mit den westlichen Ländern abgeschlossen bzw. uns von den Gläubigern aufgezwungen, die nun aber auf diese Weise versuchten, den Finanzdienst für die deutschen Auslandsschulden einzubringen.

Diese Verrechnungsabkommen haben ihrerseits zu sehr schweren Hemmungen im deutschen Außenhandel geführt, da sie die Tendenz haben, in den Gläubigerländern den Güteraustausch — bei langsamem Verschwinden der Aktivität bei den Schuldnerstaaten — mit dem Clearing-Partner zu aktivieren.

So schrumpfte im deutschen Außenhandel der Überschuß nach den europäischen Gläubigerstaaten immer mehr zusammen.

Von diesen außerordentlich ungünstigen Wirkungen wurde natürlich auch der aktive Veredelungsverkehr betroffen.

Während die Eigenveredelung unbedingt den Verrechnungsabkommen unterliegt, ist das bei der Lohnveredelung nicht ohne weiteres der Fall, sondern es ist dabei erst die Ausdehnung eines Verrechnungsverkehrs auf die Zahlung von Veredelungslöhnen erforderlich, da sich die Verrechnungsabkommen meist nur auf den Warenverkehr erstrecken. Mit vielen Verrechnungsländern bestehen daher Zusatzvereinbarungen über den Lohnveredelungsverkehr, die durch Runderlasse des Reichswirtschaftsministers bekanntgegeben werden.

In solchen Fällen ergibt sich häufig aus den Verrechnungsabkommen eine Hemmung für den Lohnveredelungsverkehr. „Da bei der Einfuhr von in Deutschland im Lohn veredelter Waren weder ein Kaufpreis noch ein Warenwert, sondern regelmäßig nur die wesentlich geringere Lohnforderung zu begleichen ist, bedarf der ausländische Lohnauftraggeber vielfach einer besonderen Genehmigung der ausländischen Stelle .... Bei den meisten Verrechnungsabkommen gebietet die Interessenlage unserer Verrechnungspartner, daß zur Ermöglichung der Bezahlung ihrer Ausfuhr nach Deutschland möglichst große Beträge der ausländischen Verrechnungsstelle zur Verfügung stehen. Sie werden also vielfach den Kauf der Fertigware der Einfuhr von im Lohn veredelten Waren vorziehen und die zur Durchführung der

Lohnveredelung praktisch erforderliche Genehmigung nicht erteilen".[8] Inwieweit hier devisenwirtschaftlich ein Nachteil zu erblicken ist, kann nur im Einzelfall gesagt werden. Auch ist es noch die Frage, ob dann gerade diese Produkte als Fertigware aus Deutschland bezogen werden, wenn uns auch im allgemeinen die Ausfuhr von irgendwelchen Waren auf eigene Rechnung nur erwünscht sein kann. Für den Lohnveredelungsverkehr an sich bedeuten die Verrechnungsabkommen in dieser Hinsicht eine Beschränkung.

Schwierigkeiten treten beim Lohnveredelungsverkehr durch die Verrechnungsabkommen besonders dann ein, wenn die lohnveredelte Ware in ein drittes Land, das mit Deutschland ebenfalls im Verrechnungsverkehr steht, weitergeleitet werden soll; denn trotz Verwendung ausländischer Stoffe wird durch die Be- oder Verarbeitung die Fertigware regelmäßig als deutsche Ware zu gelten haben. In diesem Falle wird sich der ausländische Auftraggeber oft gezwungen sehen, durch die Errichtung eines Transit-Aski über die als Gutschrift bei der Deutschen Verrechnungskasse erscheinenden Warenerlöse abzüglich der aufgewandten Lohnkosten verfügen zu können, was natürlich manchen Ausländer von der Erteilung solcher Aufträge zurückhält.

Für den deutschen Veredeler entstehen dann Schwierigkeiten, sowohl beim Lohn- wie auch beim Eigenveredelungsverkehr, wenn vom Ausländer die Verarbeitung bestimmter ausländischer Produkte zur Bedingung gemacht wird, in dem Falle, daß für solche Produkte Devisen aufgebracht werden müssen, während der Erlös der ganzen Ware bzw. die Lohnkosten über Verrechnungsabkommen beglichen werden. Häufig sind bei diesen Voraussetzungen Veredelungsarbeiten gar nicht durchführbar.

In den Ausfuhrzahlen beispielsweise des Jahres 1934, wo sich auch die nachteiligen Wirkungen der Verrechnungsabkommen erstmalig in sehr starkem Maße widerspiegeln, kommt selbstverständlich auch die ungünstige Wirkung der Verrechnungsabkommen auf den aktiven Veredelungsverkehr zum Ausdruck, obgleich man natürlich nicht feststellen kann, inwieweit das der Fall ist, insbesondere deshalb, weil hier sehr viele andere Momente mitgespielt haben. Auf jeden Fall hat der zerrüttete internationale Zahlungsverkehr erhebliche Schwierigkeiten mit sich gebracht, „die sich für die Veredelungsindustrie um so schlimmer auswirken, als ihr Zahlungsverkehr fast ausschließlich vom Besitz fremder Valuta abhängig ist".[9]

Dem Bedürfnis der ausländischen Auftraggeber einerseits und erleichternden Bestimmungen über den aktiven Veredelungsverkehr in der deutschen Devisengesetzgebung andererseits ist es zu verdanken,

---

[8] Helmut Fabricius: Der Veredelungsverkehr, in „Devisenarchiv". 2. Jahrg. Folge 51 v. 21. 12. 1937. S. 1457.

[9] A. Kolblin: Umfang und Bedeutung der Hamburger Veredelungsindustrie, in „Wirtschaftsdienst" Nr. 5 v. 29. 1. 1937.

daß die Zahlen seitdem, bei eifrigen Bemühungen der Veredeler selbst, langsam wieder anstiegen.

In gleicher Weise wie die Verrechnungsabkommen die Handelsbilanz beeinflussen, wirken sie grundsätzlich auch auf die Zahlungsbilanz. So bewirkten sie eine fortwährende Schrumpfung der Umsätze auf beiden Seiten der Zahlungsbilanz und der ausgleichsfähigen Salden ihrer laufenden Posten.

5. Die deutsche Devisenbewirtschaftung.

aa) Die Grundzüge der deutschen Devisenbewirtschaftung.

Die Grundlage für die Devisenbewirtschaftung in Deutschland wurde als Folge der Kreditkrise durch die Verordnung über den Verkehr mit ausländischen Zahlungsmitteln vom 15. 7. 1931 und die Verordnung des Reichspräsidenten über die Devisenbewirtschaftung vom 1. 8. 1931 geschaffen, die seitdem ständig ausgebaut und erweitert worden ist, zuletzt im Dezember 1938, wo eine einheitliche Fassung der Devisengesetzgebung für das gesamte Großdeutsche Reich geschaffen wurde.

Das neue Devisenrecht ist nunmehr enthalten in dem Gesetz über die Devisenbewirtschaftung vom 12. Dezember 1938, in der Durchführungsverordnung zum Gesetz über die Devisenbewirtschaftung vom 28. Dezember 1938 und in den Richtlinien über die Devisenbewirtschaftung vom 22. Dezember 1938. Außerdem besitzen auch die von der Reichsstelle für die Devisenbewirtschaftung veröffentlichten Runderlasse, die für die Devisen- und Überwachungsstellen erlassen werden, gesetzgeberische Kraft.

Es ist die Aufgabe der Devisenbewirtschaftung, den ungeregelten Abfluß von Devisen aus Deutschland zu verhindern und die vorhandenen anfallenden Devisen zweckmäßig zu bewirtschaften.

Dabei sind seit dem September 1934 die Grundsätze des Neuen Planes maßgebend, der bekanntlich die Angleichung der Einfuhr aus dem Ausland an das jeweilige Devisenaufkommen, die Regelung der Einfuhr nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten und schließlich die Förderung der deutschen Ausfuhr durch Kauf bei unseren Abnehmern zur Zielsetzung hat.

Zur Durchführung dieser Aufgaben wurde das vollständige Devisenmonopol der Reichsbank geschaffen, das seinerseits die Anbietungs- und Ablieferungspflicht der Devisen erforderlich machte.

Als Organe der Divisenbewirtschaftung erscheinen neben der Reichsbank und dem ihr übergeordneten Reichswirtschaftsministerium drei in engem Zusammenhang mit der Reichsbank stehende Institute, nämlich die Konversionskasse für deutsche Auslandsschulden, die Deutsche Verrechnungskasse und die Deutsche Golddiskontbank, der die Bearbeitung der Zusatzausfuhr obliegt. Weiterhin sind die Devisenbanken zu nennen, d. s. Kreditinstitute mit Reichsbankgirokonto, die von der Reichsbank das Recht erhalten haben, ausländische Zahlungs-

mittel oder Forderungen in ausländischer Währung für Rechnung der Reichsbank oder für eigene Rechnung zu erwerben bzw. zu veräußern. Ferner bestehen 29 Devisenstellen und 27 Überwachungsstellen, wobei die letzteren im Rahmen der Zielsetzung des Neuen Planes wachsende Bedeutung erlangt haben. Die Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung ist die für die Devisen- und Überwachungsstellen vorgesetzte Behörde für deren Sachaufsicht.

bb) Die devisengesetzlichen Bestimmungen über den aktiven Veredelungsverkehr.

Wie im Zollrecht, so wird auch im Devisenrecht unterschieden zwischen aktivem und passivem Veredelungsverkehr und beim aktiven Verkehr wiederum zwischen Lohn- und Eigenveredelung.

Der Eigenveredelungsverkehr spielt sich devisenrechtlich — wie auch wirtschaftlich — in Form zweier voneinander getrennter Geschäfte ab, dem Einfuhr- und dem Ausfuhrgeschäft. Bei der Einfuhr zur Eigenveredelung sind die Waren wie bei jeder anderen Einfuhr von Waren nach erteilter Devisenbescheinigung einer Überwachungsstelle zu bezahlen.[10]

„Bei der Durchführung des Neuen Planes haben sich allmählich eine Reihe sachlicher Grundsätze für die Erteilung von Devisenbescheinigungen herausgebildet",[11] die zum großen Teil ihren Niederschlag in den Runderlassen gefunden haben, und ganz besonders ist auch für den aktiven Eigenveredelungsverkehr,[12] da es sich ja um Wareneinfuhr für Ausfuhrzwecke handelt, dem Grundsatz Geltung verschafft worden, daß bei Antrag auf Devisenbescheinigung bei diesem Verkehr „regelmäßig mit einer bevorzugten Zuteilung zu rechnen ist".[13]

Bei der Wiederausfuhr sind neben der üblichen Anmeldung durch eine Exportvalutaerklärung für die Zwecke der Devisenbewirtschaftung keine besonderen Vorschriften zu beachten.

Im übrigen wird die Überwachungsstelle prüfen, ob die preislichen Verhältnisse und ob, wie in oben genannten Fällen, wo bei einer Verrechnung des Verkaufserlöses infolge Verwendung ausländischer Hilfsstoffe Bardevisen aufzubringen sind, der volkswirtschaftliche Nutzen noch die Durchführung solcher Geschäfte rechtfertigt.

Beim aktiven Lohnveredelungsverkehr liegen die Verhältnisse devisenrechtlich insofern einfacher, als bei der Einfuhr zur Lohnveredelung keine Zahlungsverpflichtung entsteht und daher keine Erteilung der Devisenbescheinigung seitens der Überwachungsstellen in Frage kommt. „Waren, die in einem aktiven Lohnveredelungsverkehr abgefertigt werden, unterliegen .... nicht der Devisenüberwachung durch die Zollstellen. Für die Zollabfertigung ist deshalb die Vorlegung

---

10 Gem. RE. 29/37 DSt. — 14/37 UeSt. v. 4. 3. 1937. E II.
11 H. Hartenstein: Devisennotrecht. Kommentar. Berlin 1935. S. 663.
12 Gem. RE. 20/35 UeSt. u. 29/37 DSt. — 14/37 UeSt.
13 Helmut Fabricius: A. a. O., S. 1419.

einer devisenrechtlichen Genehmigung nicht notwendig".[14] Wir weisen aber wieder darauf hin, daß hier stets von einem zollamtlich genehmigten Veredelungsverkehr die Rede sein soll. Bei Rücklieferung der veredelten Waren muß wegen der Lohnforderung eine Exportvalutaerklärung abgegeben werden.

Eine besondere Rolle spielen auch devisenrechtlich die beim Lohnveredelungsverkehr entstehenden Nebenkosten; „denn das Reich unterwirft die Nebenkosten in jeder Form, sowohl beim Waren- als auch beim Leistungsverkehr mit dem Ausland einer sehr genauen Kontrolle, um zu verhüten, daß durch Bezahlung von ungerechtfertigten Nebenkosten eine Lücke im System der deutschen Devisenbewirtschaftung eintritt".[15] Inbesondere wird bei der Bezahlung von Nebenkosten, die beim aktiven Lohnveredelungsverkehr entstanden sind, zu prüfen sein, „ob dies nicht dem Charakter eines Lohngeschäftes widerspricht und ob nicht eine verdeckte Form der Eigenveredelung vorliegt",[16] die anderen Voraussetzungen unterliegen würde. Für den Fall, daß von der inländischen Lohnveredelungsfirma im Inland entstandene und im Inland in Reichsmark gezahlte Nebenkosten verauslagt worden sind, sind die Devisenstellen ermächtigt,[17] die Verrechnung mit dem Lohnanspruch zu genehmigen.

Soweit es zur Durchführung der Geschäfte notwendig ist, können die Devisenstellen auch die Verrechnung der Kosten des Transportes der Rohstoffe bis zur deutschen Grenze unabhängig davon zulassen, mit welchen Schiffen die Ware verfrachtet worden ist, und in Ausnahmefällen selbst eine Verrechnung der verauslagten Seefrachten für den Abtransport nach den allgemeinen Grundsätzen wie bei der Verrechnung von Wareneinfuhrverbindlichkeiten zulassen. „Solche Geschäfte werden jedoch nur in Ausnahmefällen genehmigt, wenn die Durchführbarkeit des Geschäftes davon abhängig ist".[18] Handelt es sich hier doch um ein privates Verrechnungsgeschäft, bei dem im allgemeinen, soweit heute überhaupt noch statthaft, nur die Werte „frei Grenze" zugelassen werden.

Solche privaten Verrechnungsgeschäfte, die bekanntlich in der letzten Zeit eine starke Beschränkung gefunden haben, sind gerade beim aktiven Lohnveredelungsverkehr häufiger anzutreffen. Wir denken dabei an den Fall, daß ausländische Firmen ihre im Lohnveredelungsverkehr anfallenden Verpflichtungen in Form von Materiallieferungen auszugleichen suchen, was meist in der Form geschieht, daß der Veredeler die übrigbleibenden Restprodukte behält bzw. sie gegen seine Lohnforderung verrechnet. Es finden hier ebenfalls grundsätzlich die Bestimmungen über die privaten Verrechnungsgeschäfte

---

[14] RE. 29/37 DSt. — 14/37 UeSt. v. 4. 3. 1937. E II 2.

[15] O. Ahbe: Die Nebenkosten der Wareneinfuhr. Hamburger Fremdenblatt Nr. 57 v. 26. 2. 1937.

[16] Helmut Fabricius: A. a. O., S. 1424.

[17] Gem. RE. 50/37 DSt. — 20/37 UeSt. VF.

[18] Helmut Fabricius: A. a. O., S. 1424.

Anwendung.[19] In solchen Fällen ist die Zustimmung bei der für die Einfuhrware zuständigen Überwachungsstelle einzuholen. Im übrigen finden die Bestimmungen über private Verrechnungsgeschäfte keine Anwendung, da es sich hier nur um die Verrechnung einer Lohnforderung handelt. Dabei gilt aber auch der für jedes private Verrechnungsgeschäft verbindliche Grundsatz, „daß die Preise für im Verrechnungswege einzuführende oder einzubehaltende Erzeugnisse unter allen Umständen angemessen, also den Weltmarktpreis angepaßt sein müssen, damit eine Verschleuderung deutscher Arbeitskraft vermieden wird".[20] Nach Möglichkeit soll natürlich auf Bezahlung der Lohnforderungen gedrängt werden.

Auf jeden Fall liegt die Entscheidung in solchen Fällen bei der Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung, die nach Prüfung durch die Überwachungsstelle, je nach ihrer Entscheidung, der betreffenden Devisenstelle Anweisung gibt. Daneben ist auch die zuständige ausländische Verrechnungsstelle unter Umständen heranzuziehen.

Es besteht ferner die Möglichkeit, Nebenkosten unter den oben erwähnten Voraussetzungen gegen Materialrückstände zu verrechnen. Auch hierfür sind die Devisenstellen zuständig.

Über die Anwendungsmöglichkeit der Rohstoffkreditgeschäfte im Rahmen des aktiven Veredelungsverkehrs wird später bei der Untersuchung der Finanzierungsmöglichkeit des aktiven Veredelungsverkehrs die Rede sein, ebenso wie dort auch die im Devisenrecht geregelten Tredefina-Kredite mit Bezug auf den aktiven Veredelungsverkehr Beachtung finden sollen.

cc) Die Wirkungen auf den aktiven Veredelungsverkehr als „Zahlungsbilanzposten".

Nach den vorhergehenden Ausführungen über die devisenrechtlichen Bestimmungen für den aktiven Veredelungsverkehr kann festgestellt werden, daß diese Bestimmungen in Anbetracht der wichtigen Bedeutung des aktiven Veredelungsverkehrs als Devisen schaffender Faktor im deutschen Außenhandel im Devisenrecht eine besondere Rolle spielen und sich dadurch auszeichnen, daß sie ausschließlich der Förderung dieses Verkehrs dienen sollen, soweit dies bei den unbedingt erforderlichen Kontrollmaßnahmen möglich ist. So sehr sich aber der Devisengesetzgeber bemühte, für den aktiven Veredelungsverkehr so wenig wie möglich hemmende Anordnungen zu treffen, war jedoch nicht zu verhindern, daß auch diesem so wichtigen Verkehr infolge unvermeidlicher Einengungen hinsichtlich der intervalutarischen Zahlungsmöglichkeiten und darüber hinaus in der damit verbundenen Bürokratisierung der Handelsfunktionen in vieler Hinsicht die Hände gebunden wurden. Dazu kommt vor allen Dingen auch die verständliche Abneigung der ausländischen Auftraggeber, sich den komplizierten

---

[19] RE. 136/37 DSt. — 45/37 UeSt. v. 2. 10. 1937 III.

[20] Deutsche Wirker-Zeitung: Unser Veredelungsverkehr in der Devisengesetzgebung. Nr. 10 v. 10. 3. 1938. S. 4.

Devisenverfahren unterordnen zu müssen. Wir brauchen die Schwierigkeiten nicht einzeln aufzuzählen. Jeder Praktiker kennt sie auf dem Gebiete des ganzen Im- und Exporthandels. Da aber, wie gesagt, für den aktiven Veredelungsverkehr die devisenrechtlichen Bestimmungen verhältnismäßig einfach gehalten sind, dürfen sie schon aus diesem Grunde keinen Veredeler, wenn die übrigen volkswirtschaftlichen Voraussetzungen gegeben sind, vor der Durchführung und selbst vor der Suche nach Aufträgen zurückhalten. Ein Abweichen von diesem Grundsatz, das bei der heutigen außerordentlich günstigen binnenwirtschaftlichen Lage vom betriebswirtschaftlichen Standpunkt durchaus verständlich ist, ist aber unter volkswirtschaftlicher Betrachtung auf jeden Fall zu vermeiden und durch tatkräftige Mitarbeit zu ersetzen. Selbst wenn man bis unter das Dach mit Inlandsaufträgen versehen ist, dürfen diese kleinen und oft umständlichen Möglichkeiten, einen verhältnismäßig großen Devisenanfall zu erzielen, nicht außer acht gelassen werden.

Es ist natürlich nicht möglich, die Auswirkungen dieses hemmenden Verfahrens in Zahlen wiederzugeben. Die durch die Devisenbewirtschaftung erfolgte Einengung in der Beweglichkeit der Veredelungsindustrie läßt aber erkennen, welche Schwierigkeiten im einzelnen zu überwinden sind, um eine Veredelungsarbeit durchzuführen, zumal ja der Ausländer ein sehr wichtiges Wort mitzureden hat und sich Deutschland überdies auf dem Weltmarkt Partnern gegenüber sieht, die neben den devisentechnischen Erwägungen auch aus rassischen und politischen Gegensätzen heraus eine Diskriminierung des deutschen Handels betreiben, wo dies nur irgend möglich ist. Beim Veredelungsverkehr spielt nun aber gegenüber den anderen Warenverkehren unseres Außenhandels die Tatsache eine Rolle, daß Deutschland auf vielen Gebieten der gewerblichen Betätigung über technisch ausgezeichnete und billige Verfahren verfügt, die trotz aller Schwierigkeiten eine relativ konstante Entwicklung der Aufträge gewährleisten. Dieser Tatsache und dem Umstande, daß Deutschland durch seine willkürlichen Grenzen gegenüber den Nachbarländern in den Grenzgebieten häufig die natürliche industrielle Ergänzung bietet, ist es vor allem zu verdanken, daß dem aktiven Veredelungsverkehr noch weitere Ausdehnungsmöglichkeiten offenstehen.

4. Zusammenfassung und Würdigung der Bedeutung des aktiven Veredelungsverkehrs für die deutsche Zahlungsbilanz.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß der aktive Veredelungsverkehr in Deutschland bei teilweise starker Elastizität des übrigen Außenhandelsverkehrs eine gewisse Konstanz in seiner Entwicklung aufzuweisen hat, derzufolge man ihn als besonders „krisenfest“ bezeichnen kann und daß er daher bei der heutigen valutarischen Lage Deutschlands der Schrumpfungstendenz bzw. der Passivierung des

Außenhandelssaldos, dem in der deutschen Zahlungsbilanz eine besondere Ausgleichsfunktion zukommt, entgegenwirken kann. Er ist damit ein Faktor im deutschen Außenhandel, der heute zumindest als Stabalitätsmoment nicht übersehen werden darf. Die Zahlen für die Überschüsse aus dem aktiven Veredelungsverkehr in den Jahren 1933/1937 haben uns überdies gezeigt, daß der aktive Veredelungsverkehr als ein wichtiger Beitrag zur Linderung der deutschen Devisennot anzusehen ist. Sein Aktivsaldo ist daher ein wichtiger Bestandteil der deutschen Zahlungsbilanz. Wir haben ferner versucht, aufzuzeigen, daß der aktive Veredelungsverkehr in Deutschland starker Beeinträchtigungen durch verschiedene Faktoren von innen und außen her ausgesetzt ist, und zwar sind das

1. das komplizierte Verfahren der Kontrolle des aktiven Veredelungsverkehrs, insbesondere zur Feststellung der Identität und der damit verbundenen Unkostenerhöhung;
2. die handelspolitischen Maßnahmen des Auslandes, die in erster Linie in dem Bestreben zu sehen sind, einen für sie passiven Veredelungsverkehr durch gesetzliche Bestimmungen oder administrative Schikane zu unterbinden, im übrigen aber alle protektionistischen Einrichtungen erfassen, Länder überhaupt vor der Einfuhr fremder Waren zu schützen;
3. die währungspolitischen Maßnahmen des Auslandes, welche teils als Stützungsaktion für die betreffende Währung, teils aber auch als Ausfuhrförderungsmaßnahme anzusehen sind, und infolge des damit erreichten Konkurrenzvorsprungs zur Minderung der deutschen Absatzmöglichkeiten beigetragen haben;
4. das Transferproblem als Folge des internationalen Schuldenproblems, das zu primitiven aber in sehr komplizierte Systeme gefaßten Handels- und Zahlungsmethoden führte, die wir einerseits in den Verrechnungsabkommen, andererseits in dem System der Devisenbewirtschaftung zu erblicken haben und die zur Bürokratisierung des deutschen Außenhandels führten.

Andererseits wird der aktive Veredelungsverkehr begünstigt durch

1. bewußte Förderung in devisenrechtlicher Hinsicht;
2. die Tatsache, daß der aktive Veredelungsverkehr teilweise durch technische, kostenmäßige und grenznachbarliche Momente strukturell bedingt ist.

Im übrigen setzt heute die deutsche Wirtschaftspolitik alles daran, „die Verrechnungsabkommen elastischer zu gestalten und in ihrem Wesen so aufzubauen, daß sie in erster Linie der Förderung des Warenverkehrs dienen".[1]

Vorbildlich in diesem Sinne war das Zahlungsabkommen mit England vom November 1934 und mit Belgien vom August 1935, wodurch die Zahlungen im Warenverkehr wieder in den im internationalen Zahlungsverkehr üblichen Formen geleistet werden sollen. Diese Abkommen mit England, Belgien und seit 1937 auch mit Frankreich stellen „ein Kompromiß dar, das Handelsbilanz, Transferproblem und zweiseitigen Warenverkehr mit einem weitgehend freien Arbeiten des Devisenmarktes und Güteraustausches verbindet".[1a]

---

[1] Rudolf Eicke: A. a. O., S. 45.

[1a] Kurt Schneider: Der Welthandel im Clearingverkehr. Berlin 1937. S. 12.

Leider haben solche Abkommen bisher noch nicht mit Holland und der Schweiz als wichtige deutsche Absatzgebiete, vor allem auch als bedeutende Abnehmer von Veredelungsprodukten, abgeschlossen werden können. Gerade für die Veredelungsindustrie wird eine derartige Auflockerung im derzeitig noch stark gebundenen internationalen Zahlungsverkehr bei weiterem Fortschreiten dieser Entwicklung besonders günstige Wirkungen haben, da doch hier die freie Verfügungsmöglichkeit über ausländische Valuta Voraussetzung für eine Erweiterung des aktiven Veredelungsverkehrs ist.

II. DIE PROBLEMATIK DES AKTIVEN VEREDELUNGSVERKEHRS FÜR DIE DEUTSCHE INDUSTRIE.

a) Die Bedeutung des industriellen Standortes für den aktiven Veredelungsverkehr und des aktiven Veredelungsverkehrs für die industrielle Standortsentwicklung.

1. Die Bedeutung des industriellen Standorts für den aktiven Veredelungsverkehr.

Nach Alfred Weber sind für den Standort eines Industriebetriebes bekanntlich die sog. „Standortsfaktoren" entscheidend, wobei Standortsfaktor von Weber definiert wird als „ein seiner Art nach scharf abgegrenzter Kostenvorteil, der einen bestimmten Industrieprozeß hierhin oder dorthin zieht".[2] Als derartige Standortsfaktoren betrachtet Weber die Transportkosten, die Arbeitskosten und die sog. Agglomeration und Deglomeration. Unter Zugrundelegung dieser Weberschen Gedanken wollen wir versuchen aufzuzeigen, welche Faktoren für den Standort des aktiven Veredelungsverkehrs entscheidend sein können.

Bei der Be- oder Verarbeitung im aktiven Veredelungsverkehr kommen fast nur sog. Reinmaterialien in Frage, d. s. solche Produkte, die mit ihrem ganzen Gewicht in das Endprodukt eingehen. Bei diesen Reinmaterialien ist es nach der Weberschen Theorie in bezug auf die Transportkosten gleichgültig, wo die Verarbeitung zwischen Material- und Verbraucherort stattfindet, denn transportiert werden müssen sie auf alle Fälle, entweder als Rohstoffe oder später im fertigen Produkt. Beim aktiven Veredelungsverkehr ist aber zu beachten, daß hier häufig beträchtliche „Transportumwege" eingeschlagen werden müssen. Die Produktionskosten werden also um die höheren Frachtkosten verteuert. Es fragt sich nun, inwieweit beim aktiven Veredelungsverkehr eine Orientierung nach den Frachtkosten zu erfolgen hat. Entscheidend ist dabei das Verhältnis der Frachtkosten zu den Arbeitskosten und den sog. Agglomerations- und Deglomaretionstendenzen. Dabei wird die Bedeutung der Arbeitskosten bestimmt durch das Verhältnis von Lohn-

[2] Alfred Weber: Industrielle Standortslehre, in: Grundriß der Sozialökonomie. Abt. 6. Tübingen 1923. S. 61.

höhe zur Leistung, die besondere Qualifikation der Arbeiter und die Quote, welche die Arbeitskosten an den Gesamtkosten einnehmen. Eine Entscheidung darüber, ob die Transportkosten oder die Arbeitskosten schwerwiegender sind und welche daraus resultierende Standortslage zu ermitteln ist, ist bei Vorhandensein nur dieser beiden Kostenfaktoren verhältnismäßig leicht zu treffen. Diese nach Weber entwickelte Standortsbestimmung wird aber durch zahlreiche Erscheinungen der tatsächlichen Wirtschaftsordnung sehr beeinträchtigt, die Weber Agglomerations- und Deglomerationstendenzen nennt und durch die standortsmäßige Zusammendrängung bzw. Auflockerung der Industriebetriebe in großen Industriebezirken erklärt.

Die Transportkosten sind beim aktiven Veredelungsverkehr wohl ein sehr wichtiger, im allgemeinen keineswegs aber entscheidender Kostenfaktor für den Standort des Veredelungsbetriebes im Sinne des zollfreien Veredelungsverkehrs. „Die durch den Transport zwischen Haupt- und Veredelungsort entstehenden Kosten, soweit sie als zusätzlich anzusehen sind, was besonders bei dem Retourveredelungsverkehr in Betracht kommt, dürfen jedoch die Vorteile der ausländischen Veredelung nicht zu sehr schmälern".[3] Ein besonderer Fall der Standortsorientierung nach den Transportkosten beim aktiven Veredelungsverkehr ist die Verlagerung einiger Textilveredelungsbetriebe nach der oberbadisch-schweizerischen Grenze gewesen. Dadurch konnten für diese Betriebe die Transportkosten nach der Schweiz verbilligt werden, wodurch wiederum eine Teilnahme an dem vertraglichen Textilveredelungsverkehr mit der Schweiz[4] möglich wurde. Die Möglichkeit einer Standortsorientierung nach den Frachtkosten wäre auch durch die Seehafenausnahmetarife gegeben, wodurch sogar eine außerordentlich starke Standortsverschiebung nach den Seehäfen eintreten könnte, wenn diesem Umstand nicht die sog. „Bearbeitungsklausel"[5] entgegenstände.

Sehr viel entscheidender als die Frachtkosten sind die Arbeitskosten als Standortsfaktor beim aktiven Veredelungsverkehr. Das kommt daher, daß die Lohnverhältnisse bei dem außerordentlich hohen Anteil der Arbeitskraft an der Herstellung der Veredelungsprodukte sehr schwer ins Gewicht fallen. So sind besonders die Veredelungsindustrien in Thüringen, Sachsen und dem Sudetenland sehr stark lohnorientiert. Die Orientierungsweise nach den Arbeitskosten läßt sich aber keineswegs verallgemeinern. Obgleich die Lohnverhältnisse stets sehr bedeutungsvoll für den aktiven Veredelungsverkehr sind, wird diese Tatsache nicht immer ein entscheidender Grund für die Durchführung eines Veredelungsverkehrs sein, ebensowenig wie andere Kostenelemente, z. B. die Frachtkosten, die zwar viel dazu beitragen, Veredelungsaufträge zu erhalten, aber letzten Endes immer das Vor-

3 Max Weh: Die Landesgrenze als Standortsfaktor, untersucht an der oberbadisch-schweizerischen Grenz-Industrie. Bonn 1932. S. 33.

4 Vgl. S. 58.

5 Vgl. S. 105.

handensein anderer Faktoren voraussetzen, die einen solchen Verkehr vom Standpunkt der betreffenden Volkswirtschaft gerechtfertigt erscheinen lassen. Im allgemeinen wird daher der Standort für den aktiven Veredelungsverkehr vorwiegend durch jene Faktoren bestimmt, die ihm erst die eigentliche Rechtfertigung verleihen, z. B. das Vorhandensein überlegener Produktionsverfahren auf Grund besserer technischer Gegebenheiten und längerer Erfahrung.

Eine große Rolle spielen bei der Standortsorientierung des aktiven Veredelungsverkehrs die Agglomerations- und Deglomerationsfaktoren. Diese im einzelnen schwer zu bestimmenden Faktoren kommen für den aktiven Veredelungsverkehr vor allem in den Seehäfen, insbesondere Hamburg, und in großen Industriegebieten zur Geltung. In den deutschen Seehäfen können sich die vorhandenen bedeutenden Veredelungsindustrien die günstige Verkehrslage nach Übersee zunutze machen, sich aber auch gleichzeitig auf einen starken heimischen Verbrauch stützen und damit ihre Exportempfindlichkeit herabmindern. „Die Doppelnatur der Häfen als Rohstoffquelle, bedingt durch die Einfuhrgüter, und als Fertigwarenkonsument muß zwangsläufig zur direkten Anlage von Industriewerken drängen. Die Seehäfen werden zu Stapelplätzen. Rohstoffe werden in ihnen verarbeitet, um in veredeltem Zustand weiterverteilt zu werden".[6] Auch in den großen Industriegebieten spielt das Vorhandensein geeigneter Verkehrsmittel eine bedeutende Rolle. Wichtig ist aber weiterhin, daß hier häufig eine traditionelle Gebundenheit mancher Arbeiten an ganz bestimmte Orte vorhanden ist, wo sich also der industrielle Standort den Ruf ganz besonderer Qualitätsgarantie erwerben konnte, was gerade beim aktiven Veredelungsverkehr von großer Bedeutung ist. Inwieweit in solchen Fällen wiederum eine Arbeitsorientierung durch besonders geeignete Arbeitskräfte mitspielt, ist meist nur schwer festzustellen.

Neben den genannten Standortsfaktoren kommen beim aktiven Veredelungsverkehr nun noch andere Faktoren für die Standortsbestimmung in Frage.

Mehr als bei anderer industrieller Betätigung tritt beim aktiven Veredelungsverkehr die „Landesgrenze als Standortsfaktor" in Erscheinung. Da es sich bei Deutschlands Landesgrenzen, soweit sie Landgrenzen sind, überwiegend um willkürliche Grenzziehungen und nur in den wenigsten Fällen um natürliche Grenzen handelt, ist besonders der Umstand von Bedeutung, daß häufig an sich homogene Wirtschaftsgebiete durch die Landesgrenze geteilt wurden und dadurch in den beiderseitigen Nachbargebieten ein Bedürfnis zu ergänzender industrieller Betätigung entstand, dem man meist durch besonders Entgegenkommen auf dem Gebiete des zollfreien Veredelungsverkehrs auf beiden Seiten zu entsprechen versuchte. Es wurde also erst durch die Grenzziehung in solchen Fällen das Bedürfnis zum zollfreien Veredelungsverkehr ausgelöst. Wenn nämlich beispielsweise zwei Betriebe,

[6] Heinz Weniger: A. a. O., S. 14.

die bisher wirtschaftlich eng miteinander verbunden waren und nun durch Gebietsabtretung oder Grenzberichtigung, wie das in Deutschland so häufig der Fall war, voneinander abgetrennt wurden, so lagen die Gründe zur Aufrechterhaltung weiterer Beziehungen im Wege des zollfreien Veredelungsverkehrs vor allem in der gegenseitigen Einstellung der Betriebe zueinander, und zwar hinsichtlich der zu liefernden Qualität, des Produktionsumfanges, der besonderen Eignung der Betriebe für die gemeinsamen Zwecke, der besonderen Eignung der Arbeitskräfte und nicht zuletzt des bereits bestehenden persönlichen Vertrauens der Unternehmer zueinander, das letzten Endes Grundlage solcher engen Zusammenarbeit war. In diesen Fällen wurden dann von den zuständigen Behörden zollfreie Veredelungsverkehre bewilligt. Hier ist also die Grenze bzw. die alten Beziehungen zwischen den Betrieben diesseits und jenseits der Grenze Standortsfaktor und nicht etwa Transportkostenerwägungen. Diese Betriebe liegen natürlich frachtkostenmäßig günstig, aber auf keinen Fall erfolgte bei ihnen eine Transportkostenorientierung nach der Grenze hin.

Im Laufe der Zeit — dabei kommt es naturgemäß auf die Länge der Zeitdauer an — haben sich die durch Grenzverlegung betroffenen Gebiete oder Betriebe zwar z. T. den neuen Verhältnissen angepaßt, etwa durch Errichtung eigener Verarbeitungsbetriebe oder durch Inanspruchnahme von Werken im eigenen Lande, teilweise sind sie aber nach wie vor durch die gegebenen Betriebsverhältnisse gezwungen, im Wege des zollfreien Veredelungsverkehrs die wirtschaftlichen Beziehungen zu den Grenzgebieten des Nachbarlandes aufrechtzuerhalten. Das treffendste Beispiel ist hierfür Ostoberschlesien, worüber bereits auf Seite 59 f. berichtet wurde. Ferner dürfte dieses Problem auch heute wieder für das Sudetengebiet von Bedeutung sein. Hierauf ist jedoch später noch einzugehen.

Weiter spielen beim aktiven Veredelungsverkehr in besonderem Maße die unterschiedlichen natürlichen Produktionsbedingungen, wie beispielsweise die bessere Eignung des Wassers für bestimmte Veredelungsvorgänge oder die günstigere Einwirkung der Luft auf das Veredelungsprodukt, eine Rolle. Es seien nur die Textilveredelung und die Bierbrauerei genannt, wo solche Bedingungen von ausschlaggebender Bedeutung sein können.

Die Standortsverhältnisse liegen demnach beim aktiven Veredelungsverkehr wesentlich anders als bei gewöhnlicher industrieller Standortswahl. Man kann sogar sagen, daß hier teilweise in besonderem Maße das persönliche Moment eine entscheidende Rolle spielt. Solche Geschäfte sind nicht allein durch nüchterne Rechnung zu machen, sondern verlangen außerordentliche Geschicklichkeit und persönliche Fühlungnahme mit dem ausländischen Kunden, wobei aber keineswegs eine gute Kalkulationsbasis fehlen darf.

2. Die Bedeutung des aktiven Veredelungsverkehrs für die industrielle Standortsentwicklung.

Ist einerseits die Durchführung aktiver Veredelungsverkehre durch verschiedene Standortsfaktoren bedingt, so ist andererseits auch zu beachten, daß der aktive Veredelungsverkehr die Standortsentwicklung industrieller Betriebe, die sich diese Einrichtung zunutze machen wollen, beeinflussen kann. Das kann einmal durch die Zollbefreiung allein, zum anderen überdies durch die unterschiedliche Behandlung von Anträgen nichtständiger Verkehre in verschiedenen Verwaltungsbezirken in Erscheinung treten.

Grundsätzlich bilden nämlich die Zollerleichterungen bzw. Zollbefreiungen durch den aktiven Veredelungsverkehr, wie Schutzzölle, Steuern und Zinsen, „einen außerwirtschaftlichen, d. h. in diesem Falle einen gesellschaftlich-kulturellen Standortsfaktor“,[7] dessen Eigenart darin besteht, daß seine Wirkungen auf internationaler Basis beruhen.[8] Hier können wieder die Textilveredelungsbetriebe an der deutsch-schweizerischen Grenze als Beispiel herangezogen werden. Ihre Niederlassung an der Schweizer Grenze wurde letzten Endes durch den Umstand hervorgerufen, daß sie an den Zollvergünstigungen durch die gegenseitigen deutsch-schweizerischen Zugeständnisse auf dem Gebiete des zollfreien Veredelungsverkehrs, die sich ausschließlich auf Textilien beschränken, Anteil haben wollten. „Die besondere Eigenart der Standortsgestaltung bei diesen ‚Veredelungsbetrieben‘ besteht darin, daß es sich bei der Standortswahl bzw. Standortsverlegung nicht um eine Niederlassung im Ausland, sondern lediglich in den Grenzgebieten handelt“.[9] Wenn wir in diesem Falle bereits im vorigen Abschnitt von einer Transportkostenorientierung sprachen, so ist festzustellen, daß hier wirtschaftliche und außerwirtschaftliche Standortsfaktoren gemeinsam den industriellen Standort bestimmt haben.

In diesem Zusammenhang ist auch das Problem des Teilstandortes von Bedeutung. In solchen Fällen behält der Hauptbetrieb seinen alten Standort, während Tochtergesellschaften zur Vornahme von Veredelungen auf Grund des zollfreien Veredelungsverkehrs im Auslande errichtet werden und man dadurch bei Durchführung von Transitveredelungsgeschäften günstigere Absatzbedingungen finden kann. Diesen Umstand machte sich beispielsweise die schweizerische Aluminiumindustrie in Neuhausen durch Errichtung von Tochterbetrieben in Rheinfelden in Baden (Hütten) und Singen in Baden (Walzwerk) zunutze,[10] während ein solcher Versuch der Ford Motor Company, wie bereits geschildert,[11] scheiterte.

---

7 Helmut Dowerg: Das industrielle Standortsproblem. Hemer i. W. 1935. S. 62.

8 Vgl. ebenda. S. 62.

9 Helmut Dowerg: A. a. O., S. 67.

10 Vgl. Rud. Schwarzmann: Die internat. Verflechtung der schweizerischen Aluminiumindustrie. Weltw.-Archiv 1932. I. Bd. 35. S. 585 ff.

11 Vgl. S. 56.

Weiterhin besteht die Möglichkeit, durch großzügigere oder strengere Behandlung der Anträge auf nichtständige Veredelungsverkehre durch die jeweils zuständigen Behörden verschiedener Bezirke einen Einfluß auf den Standort mancher Veredelungsbetriebe bewirken zu können. Hierzu sagt Jessen, daß als Folge der Tatsache, daß zuständige Zollbehörden nach Anhören der beteiligten Interessenvertretungen und des betreffenden Landes nach eigenem Ermessen Nutzen und Schaden des beantragten Veredelungsverkehrs abzuwägen haben, aber damit keinen allgemeinen Rechtsanspruch begründen, „vielfach eine entsprechende Standortsorientierung der verarbeitenden Industrie gewesen“[12] sei.

Wenn man sich auch vorstellen kann, daß mancher gewitzte Unternehmer sich eine besonders „liberale“ Behandlung des Veredelungsverkehrs in einzelnen Bezirken zunutze gemacht hat, so kann man doch wohl annehmen, daß dieser Umstand nicht gerade große Bedeutung erlangt hat.

Abschließend können wir nach unseren Ausführungen feststellen, daß der aktive Veredelungsverkehr für die industrielle Standortsentwicklung eine gewisse Bedeutung haben kann, die um so größer ist, je mehr der betreffende Betrieb auf den Veredelungsverkehr mit einem anderen Lande angewiesen ist.

b) Die Problematik des aktiven Veredelungsverkehrs für die deutsche Industrie unter besonderer Berücksichtigung volkswirtschaftlicher Argumente.

1. Der aktive Veredelungsverkehr als Mittel zur Arbeitsbeschaffung und die Probleme.

In den ersten Nachkriegsjahren und später in den Krisenjahren seit 1931 wurde der aktive Veredelungsverkehr oft in diesem Sinne propagiert und angewandt. Insbesondere war der Lohnverkehr bei gleichzeitiger Kapital- und Rohstoffknappheit geeignet, für eine Anzahl überzähliger Arbeitskräfte in jenen Jahren großer Arbeitslosigkeit eine fruchtbare Arbeitsgelegenheit zu schaffen und darüber hinaus der Tendenz zur Einschränkung von Betrieben wirksam entgegenzutreten. Von diesem Standpunkt aus konnte man also in dem aktiven Veredelungsverkehr eine wichtige volkswirtschaftliche Aufgabe erblicken, die allein aus diesem Grunde eine Förderung gerechtfertigt erscheinen ließ.

Weiterhin zeigte der aktive Veredelungsverkehr aber auch in weniger kritischen Jahren die günstige Wirkung, den Exportindustrien, insbesondere den Veredelungsindustrien, eine regelmäßigere Beschäftigung bei im allgemeinen stark schwankenden sonstigen Absatzmöglichkeiten zu gewährleisten.

---

12 Jens Jessen: A. a. O., S. 674.

So klar die Dinge auf der Hand zu liegen scheinen, so heftig hat man andererseits diese Wirkungen in Zweifel gesetzt und die Ausdehnung des aktiven Veredelungsverkehrs bekämpft.[13] Einmal mag das daran gelegen haben, daß man den Veredelungsverkehr, wie bereits früher an anderer Stelle (Seite 26) ausgeführt, vornehmlich in den ersten Nachkriegsjahren vielfach ganz ungerechtfertigt benutzte, um sich dadurch Vorteile zu verschaffen, und daß die staatliche Kontrolle nicht genügend dieser Entwicklung Einhalt gebot. So kann das Argument, der aktive Veredelungsverkehr schaffe nicht Arbeit, sondern nehme sie sogar dem Inland durch die Ausschaltung der eigenen Urproduktion,[14] nur unter dem Gesichtspunkte der Ungerechtigkeit zu verstehen sein. Denn wenn der aktive Veredelungsverkehr seine gestellte Aufgabe, zollpolitische Härten auszugleichen, erfüllt, wenn also nur durch die Zollbefreiung das Geschäft zustandekommen kann und damit ein zusätzliches Ausfuhrgeschäft darstellt, können solche groben Mängel gar nicht auftreten. Es mögen ferner dabei prinzipielle Gesichtspunkte zum „Freihandel- oder Schutzzoll"-Gedanken eine Rolle mitgespielt haben. Im übrigen darf jedoch in der Tat der Veredelungsverkehr nicht nur nach der einen Seite der Arbeitsbeschaffung hin beurteilt werden. Grundsätzlich sollen bei seiner Zulassung die volkswirtschaftlichen Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen werden. Dabei ist natürlich nicht zu vermeiden, daß gewisse Nachteile auftreten. Eine großzügige Förderung des Veredelungsverkehrs lediglich mit Hinblick auf die Arbeitsbeschaffung kann zur Verschleuderung deutscher Arbeitskraft, zur Abhängigkeit Deutschlands vom Auslande, zur Vernachlässigung der deutschen Eigenproduktion zugunsten der Lohnarbeit, zur Schwächung der Privatinitiative und zur unfruchtbaren Konkurrenz im eigenen Exportbereich führen und schließlich darf beim Lohnverkehr nicht übersehen werden, daß Deutschland nur jeweils die Lohnkosten erhält, während das Ausland den Handelsgewinn einsteckt. Von diesem letzten Standpunkt aus wäre also die Eigenveredelung der Lohnveredelung entschieden vorzuziehen, zumal das Unternehmerische hier mehr betont ist und dabei die gleiche Arbeitsleistung aufgewandt wird.

Soll der aktive Veredelungsverkehr also in eine Arbeitsbeschaffungsaktion eingespannt werden, so sind auf jeden Fall alle übrigen volkswirtschaftlichen Wirkungen zu berücksichtigen.

Auf heutige Verhältnisse angewandt, ist die Frage der Einschaltung des aktiven Veredelungsverkehrs zur Arbeitsbeschaffung infolge der nunmehr eingetretenen Vollbeschäftigung der Wirtschaft und dem sogar stellenweise herrschenden Mangel an Arbeitskräften inaktuell geworden. Grundsätzlich ist jedenfalls eine arbeitsbeschaffende Wirkung durch den aktiven Veredelungsverkehr anzuerkennen, und der aktive Veredelungsverkehr ist hinsichtlich der anzustrebenden Gleich-

---

[13] Vgl. Brümmer: Der zollfr. V. eine Gefahr für die deutsche Volkswirtschaft,in Textil-Welt. Nr. 41. 8. 12. 1923.

[14] Ebenda.

mäßigkeit in der Beschäftigung vieler Veredelungsbetriebe auch heute noch bedeutungsvoll.

2. Der aktive Veredelungsverkehr als Mittel der Ausfuhrförderung und die Probleme.

Es liegt durchaus nahe, den aktiven Veredelungsverkehr als Mittel zur Ausfuhrförderung anzusehen und ihn als solches auch zu propagieren.

So wurde auf ihn in diesem Sinne schon in den Jahren des Konjunkturaufschwungs von 1927 und 1928, in denen der deutsche Außenhandel, selbst bei Berücksichtigung des damaligen hohen Preisniveaus, zwar sehr umfangreich, aber immer noch passiv war und hinsichtlich des Schuldentransfers aktiviert werden mußte, hingewiesen, wobei man jedoch die erforderlichen Voraussetzungen nicht außer acht ließ[14a] Ein damaliges Mitglied des Reichsrates drückte dieses in folgenden Worten aus: „Der zollfreie Veredelungsverkehr dient dazu, die für die Fertigindustrie volkswirtschaftlich unerwünschten Auswirkungen einer Zollpolitik zu mildern, die im Inland erzeugte Rohstoffe durch Zölle schützt und dadurch eine Verlagerung der inländischen Rohstoffpreise gegenüber den Weltmarktpreisen für die exportierenden Fertigindustrien hervorruft. Der zollfreie Veredelungsverkehr ist also ein Mittel zur Ausfuhrförderung. Jeder, der aus der Struktur der deutschen Volkswirtschaft heraus, aus reparationspolitischen, bevölkerungspolitischen und handelspolitischen Gründen einen auf uns lastenden Zwang zur größtmöglichen Ausfuhr anerkennt, wird deshalb für die Beibehaltung und den Ausbau des zollfreien Veredelungsverkehrs eintreten müssen . . . .".[15] Diese Ansicht ist richtig, wenn gleichzeitig dafür gesorgt wird, daß keine schwerwiegenden Nachteile auftreten können, obgleich es grundsätzlich nicht Aufgabe des aktiven Veredelungsverkehrs ist, als Mittel zur Ausfuhrförderung schlechthin zu dienen. Dennoch muß gerade heute wieder bei stark beschränkten Außenhandelsmöglichkeiten und bei der drückenden Devisennot Deutschlands auch auf den aktiven Veredelungsverkehr in erhöhtem Maße zurückgegriffen werden. Es müssen dabei, wie gesagt, nur nachteilige Begleiterscheinungen nach Möglichkeit vermieden werden.

Das schwierigste Problem wird sich dabei aus der Konstellation der Preise ergeben. Einerseits wird unbedingt erforderlich sein, daß uns das Ausland Rohstoffe für die Veredelung zu Weltmarktpreisen liefert. Diese werden heute in der Regel niedriger sein als die Preise gleicher oder ähnlicher im Inland erzeugter Rohstoffe. Andererseits darf aber bekanntlich für die Zulassung eines Veredelungsverkehrs keinesfalls das Preisargument allein entscheidend sein, vielmehr ist der

---

14a Vgl. Kölnische Volkszeitung Nr. 38 v. 16. 1. 1927. Erfahrungen im Veredelungsverkehr, v. Dr. Franz Kempken; ebenso Hamburg. Korrespondent Nr. 182 v. 18. 4. 1928. Der zollfr. Veredelungsverkehr v. Ministerialdirektor Graf v. Holtzendorff (Sächs. Mitglied des Reichsrats).

15 Graf v. Holtzendorff: Vgl. Anm. 14a.

Mengen- und Qualitätsfrage in starkem Maße Beachtung zu schenken. Bei alleiniger Berücksichtigung der Preisfrage, die vielfach bei den Veredelern überhaupt erst den Anlaß zur Durchführung eines Veredelungsverkehrs gibt, kann einmal eine Schädigung der inländischen Rohstoffproduzenten eintreten, zum anderen aber, und das dürfte bei heutigem Rohstoffmangel das wichtigere sein, wird dem Veredeler bei den schon oft selbst nach Entrichtung des autonomen Zollsatzes preislich niedrigeren ausländischen Rohstoffen auch noch Zollfreiheit und teilweise Steuerfreiheit gewährt, so daß er gegenüber anderen Exportindustrien der gleichen Branche eine erhebliche Prämie erhalten und jene anderen aus dem Geschäft drängen würde. Eine Schädigung der eigenen Exportindustrie wäre die Folge. Nach außen hin könnte diese Politik als Dumping bezeichnet werden und Gegenmaßnahmen im Auslande hervorrufen. An dieses Argument hat sich allerdings Deutschland schon zu sehr gewöhnen müssen, um hierin ein ernsthaftes Hindernis für seine Ausfuhrförderung zu sehen; denn es muß eben den Währungsvorsprung der Abwertungsländer durch andere Maßnahmen ausgleichen.

Die aufgezeigten Mißstände im eigenen Lande können aber vermieden werden, wenn man sich lediglich auf zusätzliche Geschäfte beschränkt, die nur auf dem Wege des zollfreien Veredelungsverkehrs durchführbar sind und damit auch den Voraussetzungen der Veredelungsordnung entsprechen.

Zur Erweiterung unserer Handelsbeziehungen kann auch der aktive Lohnveredelungsverkehr als vorübergehende Verkehrsart sehr dienlich sein, indem durch Bekundung deutscher Leistungsfähigkeit und Wertarbeit in sichtbarer Leistung ein Eigenverkehr angestrebt werden kann, der einen höheren Gewinn abwirft und vor allem beweglicher ist, wenn er auch dafür ein größeres Risiko in sich trägt.

Darüber hinaus bietet aber auch der aktive Lohnveredelungsverkehr die Möglichkeit einer besseren Ausnutzung mancher Veredelungsbetriebe, die wiederum zu einer Minderung der Gestehungskosten führen kann. Weiterhin kann sich Deutschland durch weitgreifende Veredelungsarbeiten ohne Aufwand eigener Mittel Werte verschaffen, die ihm mit Hinblick auf seine Zahlungsbilanz dringend erwünscht sein müssen. Schließlich können unter Umständen Geschäfte, die verloren zu gehen scheinen, auf dem Wege eines Lohnveredelungsverkehrs aufrechterhalten werden.

Allerdings ist auch auf die Gefahr hinzuweisen, daß die Löhne häufig durch die starke Konkurrenz auf dem Weltmarkt sehr gedrückt werden, wodurch das Geschäft dann nur von geringem Nutzen wird, und daß weiter die Gefahr entsteht, daß Deutschland sich mit Lohnaufträgen begnügt, während das Ausland die Versorgung der übrigen ausländischen Märkte vornimmt,[16] und daß letzten Endes eine Stärkung der ausländischen Konkurrenz durch Verschleuderung deutscher Arbeitskraft erreicht wird.

[16] Vgl. unser Beispiel Ford-Motor-Company auf S. 56.

Wir sehen also, daß die Einschaltung des aktiven Veredelungsverkehrs in die Maßnahmen der Außenhandels- bzw. Ausfuhrförderung äußerst problemreich ist und eine sehr vorsichtige Behandlung seitens der zuständigen Behörden erfordert.

Dennoch darf nicht vergessen werden, daß gegenwärtig für Deutschland der wichtigste Leitsatz heißt, so viel wie irgend möglich zu exportieren, um Devisen hereinzubekommen. Aufgabe der Industrie ist es, dieser Devise getreu, ihr Ausfuhrgeschäft zu forcieren, und wenn dies auf gewöhnlichem Wege nicht möglich ist, auf den aktiven Veredelungsverkehr zurückzugreifen, da dieses dann häufig der einzige Weg ist, in ein Geschäft zu kommen. „Man kann deshalb sogar sagen, daß die deutsche Industrie die nationale Pflicht hat, sich um aktive Veredelungsverkehre zu bemühen".[17]

3. Der aktive Veredelungsverkehr und das deutsche Rohstoffproblem.

Bei geschmälerter Rohstoffgrundlage durch die Vorenthaltung seiner Kolonien ist Deutschland als rohstoffarmes Land seit dem Kriege mehr als zuvor auf den Bezug ausländischer Roh- und Halbstoffe für seinen gewaltigen Industrieapparat angewiesen.

Seit 1932 gingen bekanntlich die Außenhandelsumsätze ganz gewaltig zurück und erschwerten damit auch die Einfuhr von Rohstoffen, deren Bedarf überdies bei der seit 1933 einsetzenden Binnenwirtschaftsbelebung bedeutend zunahm. Somit sah sich die deutsche Regierung nach der Machtübernahme gezwungen, bei dem erhöhten Rohstoffbedarf und immer geringerer Möglichkeit, diesen auf dem Wege der Einfuhr zu decken, dazu überzugehen, im Rahmen eines Vierjahresplanes einerseits die in Deutschland vorhandenen Vorkommen an Rohstoffen durch intensivere Methoden zu erschließen, andererseits aber die bestehende Lücke durch die Förderung der Austauschstofferzeugung auszugleichen. Trotz großer Fortschritte auf diesen Gebieten sind wir aber heute immer noch auf eine bedeutende Rohstoffeinfuhr aus dem Auslande angewiesen. Die für diese Einfuhren erforderlichen Devisen- bzw. Gegenleistungen zu erbringen, zählt daher zu einer der wichtigsten Aufgaben der deutschen Außenhandelspolitik.

Dem aktiven Veredelungsverkehr, insbesondere dem Eigenverkehr, kommt in dieser Hinsicht besondere Bedeutung zu, und zwar weil er einmal einen im Verhältnis zu seinem Umfang relativ hohen Devisenfall bewirkt und zum anderen die für diese Geschäfte erforderlichen Roh- und Halbstoffe aus dem Ausland bezogen werden, ohne daß — abgesehen von den möglichen Verrechnungsschwierigkeiten — Devisen dafür ausgegeben zu werden brauchen. Dabei können die inländischen Rohstoffe eingespart und für lebenswichtige Zwecke im Lande verwendet werden.

Auch aus diesem Grunde ist das Bedürfnis für den aktiven Veredelungsverkehr schon in den ersten Jahren nach dem Kriege, als es

[17] Merks-Hoffmeister: A. a. O., S. 15.

darum ging, den deutschen Wirtschaftsapparat aufzubauen, und später in stärkerem Maße vorhanden gewesen als vor dem Kriege.

Heute aber, wo sich die Rohstoffrage in Deutschland zu einem ernsthaften Problem entwickelt hat, dürfte dem aktiven Veredelungsverkehr ganz besondere Bedeutung zukommen.

Leider ist die Ausdehnungsmöglichkeit des aktiven Veredelungsverkehrs zu beschränkt, um eine wesentliche Änderung in der deutschen Rohstofflage herbeiführen zu können. Bekanntlich können aber derartige Probleme nur durch mühselige Arbeit und allseitigen Einsatz einer Lösung zugeführt werden, und dabei muß auch dem aktiven Veredelungsverkehr größtes Interesse zugewandt werden. Daß damit andererseits auch die Gefahr besteht, daß gewisse Schäden leicht auftreten können, die aber bei sachgemäßer Bearbeitung und Prüfung der einzelnen Fälle zu vermeiden sind, darauf haben wir bereits in den vorhergehenden Abschnitten hingewiesen.

c) Die zwischenbetrieblichen Probleme beim aktiven Veredelungsverkehr.

1. Der aktive Veredelungsverkehr und die Kartellpolitik der deutschen Industrie.

Durch die ständig zunehmende Kartellierung der Industrien der Vorproduktion seit den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts und dann wieder in den Nachkriegsjahren, wo deren Bildung besonders die ansteigenden Schutzzölle förderte, wurden vor allem die weiterverarbeitenden Exportindustrien schwer betroffen, die auf kartellierte Vorprodukte angewiesen und damit auf dem Weltmarkt nicht mehr konkurrenzfähig waren.

Diese weiterverarbeitenden Industrien beschritten daher häufig den einzigen Ausweg des zollfreien Veredelungsverkehrs, wobei sie billigere und dazu zollfreie Roh- und Halbstoffe aus dem Ausland beziehen und diese nach Veredelung zu günstigen Preisen auf dem Weltmarkt absetzen konnten.

Ist somit der aktive Veredelungsverkehr als wichtiges Mittel gegen die Auswüchse der Kartellpolitik anzusehen, so können sich dabei andererseits auch wiederum Schäden ergeben, die derselben Art sind, wie wir sie schon in den vorhergehenden Abschnitten beschrieben haben.

Ferner kann damit vielfach die Konkurrenzfähigkeit gegenüber den kombinierten Werken nicht wesentlich verbessert werden, so daß nur eine unnötige Verschleuderung von Arbeitskraft die Folge ist.

Es kann weiterhin eine ungehemmte Ausnutzung der Zölle durch die Kartelle zur Förderung der Herstellung von Vorprodukten und bei annähernd gleicher Nachfrage auf dem Inlandsmarkt zur Überproduktion führen, die dann zu niedrigeren Preisen ins Ausland wandert, wobei andererseits bei zu hohen Inlandspreisen die Verarbeiter solcher

Produkte billiger aus dem Ausland zu Verarbeitungszwecken im Rahmen eines zollfreien Veredelungsverkehrs beziehen. Dabei können unter Umständen in Deutschland hergestellte Erzeugnisse aus dem Auslande billiger eingeführt werden als sie im Inlande zu erzeugen sind. Solche Mißstände, wie sie tatsächlich nach den Darstellungen Brümmers[18] vorgekommen sind, zeigen, welche Auswüchse bei einseitiger Schutzzollpolitik ohne gleichzeitige Vermeidung ungehemmter Ausnutzung dieses Schutzes bzw. ein derartiges Wetteifern durch tarifliche Zollermäßigung zu unterbinden, auftreten können. Solche Politik führt dann nicht zum Schutz der nationalen Arbeit, sondern gerade zu deren Vergeudung. Es besteht also „ein inniger Zusammenhang ... zwischen der Dumpingausfuhr der kartellierten Vorstufen der Produktion und der Inanspruchnahme des Veredelungsverkehrs durch die Nachstufen der Produktion".[19]

Heute hat sich der Staat weitestgehende Eingriffsmöglichkeiten in der Kartellpolitik geschaffen, die durch eine straffe Preispolitik unterstützt werden. Andererseits kann heute der aktive Veredelungsverkehr als Ausnahme bei unbilligen Härten des Schutzzollsystems angesehen werden, ohne daß wesentlicher Grund zur Beschwerde vorliegt, jedenfalls haben die in früheren Jahren so lebhaften Klagen fast ganz nachgelassen.

2. Die gegensätzliche Stellungnahme der rohstofferzeugenden und der verarbeitenden Industrie gegenüber dem aktiven Veredelungsverkehr.

Während im Laufe der Entwicklung des aktiven Veredelungsverkehrs die exportorientierten weiterverarbeitenden Industriezweige stets für den aktiven Veredelungsverkehr und für dessen Ausdehnung, insbesondere durch Erleichterung der Identitätsbestimmungen, eintraten, stießen sie in ihrer Ansicht immer auf heftigsten Widerstand der rohstofferzeugenden Industrie, worunter wir die Erzeuger sämtlicher Vorprodukte verstehen wollen. Beide Standpunkte sind im Grunde verständlich und beruhen ursprünglich auf dem Gegensatz von Freihandels- und Schutzzollinteressen. Die deutschen Rohstoffproduzenten wurden im Konkurrenzkampf mit dem Auslande durch Zölle geschützt und damit wurde eine Überflutung des Binnenmarktes mit billigen Auslandsrohstoffen vermieden, was namentlich in den Nachkriegsjahren den sicheren Ruin der deutschen Rohstoffproduzenten bedeutet hätte.

Die Verarbeiter aber, die einen Teil ihrer Erzeugnisse auf dem Auslandsmarkt absetzen mußten, erlitten bei Verarbeitung der verteuerten deutschen Rohstoffe an ihrer Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Ausland nicht unbeträchtliche Einbuße, was häufig weiterhin durch die weitgreifende Kartellierung der Vorproduktion, wie oben ausgeführt, verstärkt wurde. Sie versuchten also, diesem Übelstand auf dem Wege des zollfreien Veredelungsverkehrs zu begegnen.

---

18 Wilhelm Brümmer: H. d. St., a. a. O., S. 541.
19 Jens Jessen: W. d. V., a. a. O., S. 674.

Auf diese Weise bestand um den aktiven Veredelungsverkehr ein dauernder Widerstreit, bei dem auf beiden Seiten nicht mit Vorwürfen gespart wurde und jeder Teil den anderen der Monopolbestrebung bezichtigte.

Die Gesetzgebung über den Veredelungsverkehr versuchte zwar, diesen Interessenkonflikt in beiden Richtungen zu beheben, jedoch blieben seitens der Rohstofferzeuger scharfe Kritiken an der Einrichtung des aktiven Veredelungsverkehrs nicht aus, die darin eine unerwünschte Konkurrenz sahen und wohl eine Bearbeitung ausländischer Halbfabrikate, keinesfalls aber auch eine Verarbeitung von ausländischen Roh- und Halbstoffen gelten lassen wollten.

Es war nun sehr schwer, einen Weg zu finden, der beiden Teilen gerecht sein konnte. In zahlreichen Diskussionen gelangte man jedoch zu keinem endgültigen Ergebnis, sondern sprach vielmehr stets von einer zu erwartenden Reform der gesetzlichen Bestimmungen. Wesentlich klarer erscheint dieses Problem, wenn man es unter rein volkswirtschaftlichem Gesichtspunkt sieht.

Zunächst einmal ist dabei nicht einzusehen, daß das Ausland bei Ablehnung von Veredelungsanträgen deutsche Fertigwaren kaufen wird, wie das die Erzeuger deutscher Rohstoffe glaubten bzw. es so hinzustellen versuchten. Das Ausland wird sich eher bemühen, in einem anderen Lande unter ähnlichen Bedingungen die betreffenden Erzeugnisse zu erwerben oder es wird versuchen, selbst möglichst schnell solche Veredelungsmethoden ausfindig zu machen, wenn es sich dabei um Spezialarbeiten handelt. Da Deutschland aber stets auf Ausfuhrmöglichkeiten angewiesen war, mußte man im Zweifel in der Zulassung eines solchen Verkehrs, im allgemeinen unter Inkaufnahme kleiner Mängel, den größeren volkswirtschaftlichen Nutzen erblicken.

Heute ist nun die Lage sehr viel eindeutiger. Der Binnenmarkt wird durch eine straffe Preispolitik gelenkt, so daß übermäßige Preissteigerungen durch Ausnutzung der Schutzzölle sowie durch den eingetretenen Rohstoffmangel nicht erfolgen können. Weiterhin ist der Bedarf an inländischen Rohstoffen so stark, daß selbst eine Einfuhr ausländischer Roh- und Halbstoffe zu niedrigeren Preisen erwünscht ist und die deutschen Rohstofferzeuger nicht ernsthaft preislich gefährden kann. Da aber durch Rohstoff- und Devisenproblem die Ausfuhrsteigerung für Deutschland zu einer Lebensfrage geworden ist, liegt die Beurteilung von Zulassungen aktiver Veredelungsverkehre, soweit nicht ganz krasse Fälle unverantwortlicher Ausnutzung vorliegen, ganz klar auf der Hand.

Im allgemeinen wird dem Eigenverkehr allein wegen seines größeren Devisenertrages der Vorzug gegenüber dem Lohnverkehr zu geben sein, bei dem dazu, wie bereits mehrfach geschildert, Nachteile entstehen können. Andererseits können aber bei der Schwierigkeit, ausländische Zahlungsmittel für die Durchführung von Eigenveredelungsgeschäften zu erlangen, Lohnaufträge gern in Kauf genommen

werden, zumal sie häufig auch der Anfang für das Exportgeschäft für eigene Rechnung sind.

Im übrigen geht es heute nicht mehr um den Schutz einzelner Interessengruppen, sondern stets allein um die Sicherheit des deutschen Volkes und seine Lebensmöglichkeit.

d) Die innerbetrieblichen Probleme beim aktiven Veredelungsverkehr.

1. Das Kostenproblem beim aktiven Veredelungsverkehr.

1. Die Tarifpolitik der Reichsbahn und der aktive Veredelungsverkehr.

Die Reichsbahntarifpolitik ist insbesondere für viele Exportindustrien hinsichtlich ihrer Kostengestaltung von ausschlaggebender Bedeutung. So sehr sich diese Politik in den meisten Fällen den Bedürfnissen solcher Industrien anpaßt und vor allem durch die Seehafenausnahmetarife diesen Industriezweigen im Innern des Landes erst eine erfolgreiche Ein- und Ausfuhrtätigkeit ermöglicht, so bedauerlich ist es andererseits, daß die sog. Bearbeitungsklausel die Bearbeitung der tarifbegünstigten Produkte ausschließt.

Die Seehafenausnahmetarife sollen Güter, die vom Meere bzw. seewärts über deutsche Seehäfen zwecks Ein- oder Ausfuhr befördert werden, auf der deutschen Bahnstrecke durch ermäßigte Frachtsätze begünstigen, jedoch mit der Maßgabe, daß eine Bearbeitung dieser Güter in den Seehäfen nicht vorgenommen wird (Bearbeitungsklausel). Diese Bestimmung erschwert damit eine Bearbeitung in den Seehäfen, insbesondere bei Weiterlieferung solcher Waren an binnenländische Weiterverarbeiter.

Während die Bearbeitungsklausel hinsichtlich der Ausfuhrgüter den Zweck hat, eine Konzentration von Verarbeitungsindustrien in den Seehäfen zu vermeiden, und damit einen u. E. berechtigten Schutz der Interessen binnenländischer Verarbeiter darstellt, so kann andererseits einer Anwendung dieser Bestimmung bei Einfuhrgütern nicht beigestimmt werden.[19a]

Da für die Begünstigung durch Ausnahmetarife neben Rohstoffen auch halbfertige Waren in Frage kommen, würde bei Nichtbestehen der Bearbeitungsklausel eine Bearbeitung der Rohstoffe in den Veredelungsindustrien der Seehäfen möglich sein, ohne daß dabei der Vorteil der billigen Ausnahmetarife verlorengehen würde. Da bisher aber bei einer solchen Bearbeitung durch die Seehafenindustrien der Ausnahmetarif nicht in Anspruch genommen werden konnte, hat das häufig dazu geführt, bereits im Auslande bearbeitete Produkte einzuführen, die dann immer noch in den Genuß der Ausnahmetarife kamen. Bei Nichtbestehen der Bearbeitungsklausel würde „die Devisenabgabe an das Ausland.... also geringer sein und zudem würden deutsche Arbeiter beschäftigt werden. Es liegt also im nationalwirtschaftlichen Interesse, die Einfuhr der Güter in unbearbeitetem Zu-

[19a] Vgl. Heinz Weniger: A. a. O., S. 130 ff.

stande durchzuführen, um Devisen zu sparen und den deutschen Arbeitern (in den Seehäfen) Arbeitsmöglichkeiten zu verschaffen. Dieses Ziel scheint erreichbar, wenn die Bearbeitungsklausel fällt".[20] Für den aktiven Veredelungsverkehr würde das bedeuten, daß ein mehrstufiger und damit produktiverer Verkehr an die Stelle eines einstufigen Verkehrs treten würde. Die Ausdehnung dieser Bestimmung auch auf den aktiven Veredelungsverkehr ist also nicht ganz einzusehen, wenn auch nicht verkannt werden soll, daß dabei gewisse Nachteile für die Volkswirtschaft und für die Veredeler im Binnenlande eintreten können, und zwar durch eine Verlagerungstendenz solcher Betriebe nach den Seehäfen. Solcher Tendenz könnte aber durch entsprechende Maßnahmen wie Investitions- und Errichtungsverbote für Veredelungsbetriebe entgegenwirkt werden. Im übrigen ist jedoch, abgesehen von einer vielfach erwünschten Stärkung der deutschen Seehäfen, insbesondere auch gegenüber ausländischen Häfen, mit Rücksicht auf die deutsche Devisenpolitik, also aus nationalwirtschaftlichen Gründen, für eine Beseitigung der Bearbeitungsklausel beim aktiven Veredelungsverkehr einzutreten. Es sind zwar für eine Anzahl von Waren schon Ausnahmen geschaffen worden, aber für die meisten Bearbeitungsvorgänge ist diese Klausel wirksam. Bei dem heutigen deutschen Preisniveau und der Schwierigkeit, bei gesunder Kalkulation auf dem Weltmarkt Absatzmöglichkeiten zu finden, würde bei Ausschaltung der Bearbeitungsklausel für den aktiven Veredelungsverkehr eine wichtige Kostenersparnis da eintreten, wo eine Vorbearbeitung durch Spezialindustrien, die häufig in den Freihäfen liegen, möglich und erforderlich ist.

Für den aktiven Veredelungsverkehr könnte damit ein weiterer Schritt zur Erweiterung seiner Ausdehnungsmöglichkeiten unternommen werden.

2. Die deutsche Steuerpolitik und der aktive Veredelungsverkehr.

Von großer Bedeutung für die Kostengestaltung im aktiven Veredelungsverkehr sind die Befreiungen von der Umsatz- und der Ausgleichssteuer durch die Bestimmungen des Umsatzsteuergesetzes und seiner Durchführungsbestimmungen.

Da bei der Ausgleichssteuer, die bei der Einfuhr von Rohstoffen in das Inland den Ausgleich gegenüber der nicht durch die Umsatzsteuer belasteten ausländischen Konkurrenz schaffen soll, gemäß § 15 UStG. die Vorschriften, die für Zölle gelten, sinngemäß Anwendung finden, wird diese Steuer beim aktiven Veredelungsverkehr nicht erhoben, solange die Voraussetzungen für eine Zollbefreiung vorliegen.

Im aktiven Veredelungsverkehr kommt ferner eine Erhebung der Umsatzsteuer für den Eigentümer der zu veredelnden Ware dann nicht in Frage, wenn er die eingeführte Ware nach Veredelung im eigenen oder fremden Betrieb selbst an einen ausländischen Abnehmer sendet

[20] Otto Wolff: Wesen und Bedeutung der Seehafenausnahmetarife der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Quakenbrück 1935. S. 60.

bzw. sie von einem Spediteur ins Ausland befördern läßt.[21] Dasselbe gilt für den Fall, wo er die Waren auf Anweisung des Ausländers bzw. dessen inländischen Vertreters an einen Spediteur zwecks Ausfuhr liefert.

Läßt der Eigentümer der zu veredelnden Waren diese in einem fremden inländischen Betrieb be- oder verarbeiten, so muß in dem Falle der Veredeler das Lohnentgelt versteuern, das er für die Veredelung erhält. Dieser Fall dürfte aber zu den Ausnahmen gehören. Der Eigenveredeler, der selbst die Veredelung vornimmt, ist jedenfalls im Rahmen des Eigenveredelungsverkehrs sowohl von der Ausgleichssteuer als auch von der Umsatzsteuer befreit. Verwendet der Eigenveredeler mit den im Veredelungsverkehr eingeführten Waren auch andere Waren inländischer Herkunft, so kann ihm gemäß § 16 UStG. Abs. 2 bei Nachweis, daß er diese Waren in das Ausland ausgeführt hat, auf seinen Antrag hin ein Betrag bis zur Höhe der Steuer vergütet werden, die auf der Verwendung oder der Einfuhr jener Bestandteile, Zubehörteile und Hilfsstoffe lastet, die bei der Herstellung der Produkte verwendet worden sind. Er kann also in solchen Fällen auch Antrag auf die sog. Ausfuhrvergütung stellen, welche die Aufgabe hat, die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Waren im Auslande zu heben, wo im allgemeinen die Warenumsätze nicht so hohen Steuerbelastungen unterliegen wie bei uns.

Bei nachträglicher Verzollung und Veräußerung der steuerbegünstigten Waren im Inlande tritt damit natürlich auch die Umsatzsteuerpflicht ein.

Anders liegen nun die steuerlichen Verhältnisse beim Lohnveredelungsverkehr.

Da sich die Umsatzsteuerbefreiungen bei der Ausfuhr grundsätzlich nur auf Warenlieferungen beschränken, die sonstigen Leistungen also auch dann umsatzsteuerpflichtig sind, wenn sie für das Ausland bewirkt werden, ist auch das Entgelt, welches der inländische Veredeler für seine Arbeit vom ausländischen Auftraggeber erhält, grundsätzlich steuerpflichtig. „Um nun aber deutsche Arbeitsleistung für das Ausland zu fördern, wird für den Lohnveredelungsverkehr für ausländische Rechnung Steuerfreiheit gewährt, soweit es sich um die in § 18 Abs. 1 UStDB. genannten Arbeiten von Bearbeitungen und Verarbeitungen handelt.[22] Der die Lohnveredelung im Inland aus-

---

[21] Vgl. § 15 UStGB.

[22] 1. Vermahlen von Braunstein, Graphit oder Magnesit.
2. Schleifen von Diamanten.
3. Verarbeitung von Edelmetallen, Edelsteinen oder Juwelen zu Schmucksachen oder Gebrauchsgegenständen.
4. Bleichen oder Färben von Hutgeflechten.
5. Spinnen von Kammzug und Handelsfertigmachen v. Kammgarn.
6. Verarbeitung v. Verhüttungsmaterialien auf Rohmetalle oder Rohlegierungen.
7. Verarbeitung von Nichteisenmetallen.
8. Instandsetzen von Schiffen durch Werften.
9. Be- oder Verarbeitung von textilen Roh-, Halb- und Fertigerzeugnissen.

führende Unternehmer braucht daher die Steuer nicht in seinen Werklohn einzukalkulieren, wodurch seine Konkurrenzfähigkeit im Ausland gesteigert wird".[23]

In dem Falle, daß auch bei der Lohnveredelung andere Produkte inländischer Herkunft verwendet werden, handelt es sich steuerrechtlich um eine Werklieferung, deren Ausfuhr dann ebenfalls steuerfrei ist.

Wenn somit die deutsche Steuergesetzgebung den aktiven Veredelungsverkehr und insbesondere den aktiven Lohnveredelungsverkehr, der ja an sich eine Dienstleistung darstellt, fördert, so geschieht das ganz bewußt mit Hinblick auf den Anfall ausländischer Zahlungsmittel. Sie unterstützt damit den deutschen Veredeler in seiner schwierigen Aufgabe, Auslandsaufträge zu erlangen, und dient damit zugleich der deutschen Devisenwirtschaft beträchtlich.

3. Die deutsche Lohn- und Preispolitik und der aktive Veredelungsverkehr.

Der gewaltige konjunkturelle Aufschwung, den Deutschland seit der Machtübernahme genommen hat, ist zweifellos ausschließlich das Ergebnis nationalsozialistischer Wirtschaftspolitik. Der Grundgedanke der NS. Wirtschafts- und Konjunkturpolitik in der gewerblichen Wirtschaft war dabei der einer Mengenkonjunktur und nicht einer Preiskonjunktur. Während das gesamte Volumen der Löhne, Gehälter und sonstigen Einkommen durch Ausweitung der Produktion erhöht wurde, ist dabei ein Ansteigen der Preise verhindert worden. Ebenso mußten auch die Lohnsätze stabil gehalten werden, um wiederum Rückwirkungen auf die Preise zu vermeiden. Das geschah bekanntlich durch Preis- bzw. Lohnüberwachung. Die Stabilität von Preisen und Löhnen bedeutet Stabilität der Kaufkraft des Geldes. Da jedoch die deutsche Währung nicht, wie fast alle anderen, abgewertet wurde, kann auf das Mittel der Devisenbewirtschaftung nicht verzichtet werden. Dadurch ist das deutsche Preisniveau dem Auslande gegenüber aber stark überhöht. Um nun bei der Ausfuhr eine Angleichung des deutschen mit dem Preisniveau anderer Länder zu bewirken, mußte neben den erwähnten Steuererleichterungen und den möglichen Zollbefreiungen die gesamte gewerbliche Wirtschaft helfend eingreifen. Diese bildet somit zusammen mit dem Außenhandel eine wahre „Schicksalsgemeinschaft".

Während die Preise im Binnenlande durch strenge Vorschriften und insbesondere auch die aus dem Auslande eingeführten Waren durch die Auslandswarenpreisverordnung preislich überwacht werden, fallen die im Veredelungsverkehr ein- und wieder ausgeführten Waren nicht unter die Vorschriften der Auslandspreisverordnung,[24] da ja der Verbraucher der in Deutschland veredelten Waren im Ausland sitzt

[23] Fritz Backhaus: Exportförderung und Umsatzsteuer. Berlin 1937. S. 49.

[24] Gem. Erster Ausführungsverordnung zur Auslandswarenpreisverordnung v. 10. 8. 1937. Art. 6, 2.

und der Reichskommissar für die Preisbildung an einer Niedrighaltung der Preise dieser Waren nicht interessiert ist. Hier taucht vielmehr das Problem auf, daß die Preise der ins Ausland gesandten Waren so niedrig sein können, daß damit eine volkswirtschaftlich unerwünschte Vergeudung deutscher Werte verbunden ist. Das festzustellen, ist aber nicht Aufgabe der Preisüberwachungsstellen, sondern der jeweiligen Rohstoffüberwachungsstellen, die gerade beim aktiven Veredelungsverkehr, bei der ihr obliegenden Prüfung der volkswirtschaftlichen Rechtfertigung der Einfuhr ausländischer Waren sowie deren Ausfuhr nach Veredelung feststellen, ob die Preise unter allen Umständen den Weltmarktpreisen angepaßt sind. Weder darf die Einfuhr zu Überpreisen, noch darf die spätere Ausfuhr zu unnötigen Schleuderpreisen erfolgen. Das letztere dürfte jedoch heute zu den Ausnahmen gehören, da es der deutsche Exporteur im allgemeinen nicht leicht haben wird, seine Kalkulation so aufzustellen, daß er noch auf dem Weltmarkte konkurrenzfähig ist. Die tabellarische Darstellung des internationalen Preisgefälles läßt diese Schwierigkeit klar erkennen:[25]

(Großbritannien = 100)	März 1933	März 1935	Sept. 1936	Aug. 1937	Okt. 1938
Deutschland	133	168	148	132	153
Italien	126	141	135	93	116
Niederlande	—	138	121	107	113
Polen	122	121	108	103	111
Belgien	122	123	100	103	106
Schweiz	127	139	133	94	104
Großbritannien . .	100	100	100	100	100
USA.	125	113	99	93	97
Schweden	98	99	94	93	97
Frankreich	123	121	129	92	85
Japan	73	68	67	67	81

Das englische Preisniveau, das sich dem deutschen durch den Anstieg der englischen Preise in den Jahren 1936 und 1937 bei annähernder Stabilität der deutschen Preise allmählich anzugleichen schien, weist im Jahre 1938 wieder eine starke Differenz auf. Der deutsche Außenhandel hat unter diesem Preisdruck schwer zu leiden. „Um zu verhindern, daß sich die bestehende Preisdiffrenz gegenüber den anderen Ländern zum Schaden der deutschen Zahlungsbilanz auswirkt, muß das Preisgefälle zwischen Inland und Ausland durch das bekannte Schleusensystem von Außenhandelskontrolle und Devisenbewirtschaftung

[25] Nach dem Bericht der Reichskreditgesellschaft 1938/39. S. 69. (Unter der Annahme ungefähren internationalen Preisgleichgewichts im Jahre 1928 sind sämtliche Indexziffern [Großhandelspreise] zunächst auf die Basis 1928 = 100 bezogen und auf Goldeinheiten umgerechnet. Die jeweilige Indexziffer für Großbritannien ist sodann = 100 gesetzt.).

entsprechend überbrückt werden".[26] Der aktive Veredelungsverkehr kommt diesem Problem jedoch weitestgehend entgegen. Hier bieten die billigeren ausländischen Waren, die noch dazu zoll- und steuerfrei eingeführt werden, eine gute Kalkulationsbasis für die Wiederausfuhr in das Ausland. Die veredelten Produkte können nur durch Mitverwendung inländischer Waren verteuert werden, und zwar um so mehr, je größer der Anteil inländischer Waren ist.

Die Möglichkeit der Einfuhr ausländischer Waren im aktiven Veredelungsverkehr birgt natürlich, wie mehrfach betont, eine große Gefahr in sich und vergrößert die Verantwortung der zuständigen Prüfungsstellen, eine ungerechtfertigte Ausnutzung der daraus entstehenden Vorteile zu vermeiden. In den Fällen aber, wo die gewöhnliche Ausfuhrlieferung nicht mehr oder nur unter ganz schweren volkswirtschaftlichen Opfern durchführbar ist, bietet hier insbesondere der aktive Eigenveredelungsverkehr, sofern die Voraussetzungen dafür gegeben sind, Gelegenheit, unter geringeren Opfern die Ausfuhr vorzunehmen, die dazu einen beträchtlichen Devisenanfall gewährleistet.

2. Das Finanzierungsproblem beim aktiven Veredelungsverkehr.

1. Die Bedeutung des ausländischen Kredits für den aktiven Veredelungsverkehr.

Gleich nach dem Kriege als die deutsche Industrie durch den ungünstigen Stand der deutschen Währung nicht in der Lage war, genügend Rohstoffe aus dem Auslande anzukaufen, tauchte in Deutschland und auch im Auslande der Gedanke auf, ein großzügiges Lohnarbeitssystem zu schaffen, das durch die Errichtung einer sog. Zentralrohstoffbank eine einheitliche und solide Grundlage erhalten sollte. Dadurch glaubte man, den deutschen Industriellen, die dafür in Betracht kamen und genügende Sicherheiten zu bieten vermochten, das Rohmaterial gleichsam vorzuschießen, wogegen von letzteren die hergestellten Erzeugnisse, also die Fertigfabrikate, zum Verkauf geliefert werden sollten.

Diese Gedanken gingen vornehmlich von holländischen Bankkreisen aus, denen, zusammen mit den dortigen Handelskreisen, die wirtschaftliche Verödung des „Hinterlandes" unerwünscht war und die daher Schritte unternehmen wollten, die deutsche Wirtschaft wiederaufzurichten.[27]

So kam es im Jahre 1920 zu dem deutsch-niederländischen Finanzabkommen, wodurch der deutschen Wirtschaft auf staatsvertraglicher Grundlage ein Guldenkredit zur Verfügung gestellt wurde und das nach mehrfacher Verlängerung auch heute noch in Kraft ist.

[26] Bericht der Reichskreditgesellschaft 1937/38. S. 58.

[27] Vgl. Deutsche Allgemeine Zeitung. Nr. 602 v. 7. 12. 1919. „Zentralrohstoffbank".

Dieser Kredit wird durch die Treuhandverwaltung für das deutsch-niederländische Finanzabkommen GmbH. (Tredefina), Berlin, verwaltet. Mit diesen Mitteln können deutschen Firmen Guldenkredite zur Finanzierung ihres Rohstoffbedarfs gewährt werden. In erster Linie kommen hierbei solche Firmen in Betracht, welche die aus den Rohstoffen hergestellten Erzeugnisse wiederausführen und den Kredit aus den eingehenden Ausfuhrerlösen abdecken können.[28] Dieser Kredit ist daher ganz besonders zur Finanzierung von aktiven Veredelungsverkehren geeignet und wird heute auch regelmäßig zur Durchführung von Eigenveredelungsverkehren verwandt, wenn der Kredit aus Exportdeviseneingängen abgedeckt werden soll.[29]

„Die Kredite werden als Revolving-Kredite in der Regel auf ein Jahr gegeben mit der Möglichkeit einer weiteren Prolongation, wenn während der Kreditdauer der Kredit mindestens einmal umgelegt (zurückgezahlt und wieder in Anspruch genommen) wird. Die Kredite sind in effektiven holländischen Gulden zurückzuzahlen. Es besteht auch die Möglichkeit, daß Firmen neu in den Kreis der Tredefina-Kreditnehmer eintreten oder neben der bisher gehabten eine weitere Kreditlinie in Anspruch nehmen".[30] Bei Abschluß dieses Finanzabkommens im Jahre 1920 versprach man sich daraus ungeahnte Erfolge. Man glaubte damit den gesamten deutschen Wirtschaftsapparat ankurbeln zu können. So bestechend die Idee an sich auch war und so naheliegend die Inanspruchnahme dieser Kreditmöglichkeit seitens der deutschen Industriellen schien, so sehr hatte man sich über die Wirkung getäuscht. Einmal hatten viele Unternehmer Bedenken, sich in internationale Kredittransaktionen zu verwickeln, zum anderen war mit solchen Geschäften ein großes Risiko für sie verbunden. Denn die durch den Krieg verursachten strukturellen Veränderungen auf dem Weltmarkt schienen gute Absatzmöglichkeiten keineswegs zu gewährleisten und der Veredeler mußte ferner mit der Möglichkeit beträchtlicher Kursverluste rechnen. Weiterhin hätte aber eine Ausbreitung dieser Finanzierungsmethode in den gewünschten Ausmaßen zu sehr schweren Schädigungen der deutschen Urproduktion führen können, und daher fand diese Methode auch keineswegs allseitige Zustimmung. Im übrigen stellte dieses Abkommen jedoch ein Musterbeispiel für die Finanzierung des aktiven Veredelungsverkehrs durch ausländische Kredite dar, das auch heute noch als solches anerkannt werden muß und gerade für den aktiven Eigenveredelungsverkehr große Beachtung verdient. Ist der Tredefina-Kredit eine ausgezeichnete Finanzierungsart für den aktiven Eigenveredelungsverkehr, so treten aber auch wiederum unter dem Druck der Verrechnungsabkommen dort Schwierigkeiten für den Veredeler auf, wo dieser nicht mit dem Eingang umwandelbarer Devisen bei der Ausfuhr der veredelten Waren rechnen kann. Bei der Notwendigkeit, die in Anspruch genommenen Kredite in

---

28 RE. 233/35. DSt. — 103/35. UeSt. v. 20. 12. 1935. I.
29 Vgl. Helmut Fabricius: A. a. O., S. 1419.
30 Siehe Anmerkung 28.

effektiven holländischen Gulden zurückzahlen zu müssen, und bei der Schwierigkeit, aus den deutschen Devisenbeständen bare Mittel zur Verfügung zu stellen, muß die Frage nach der Art des Devisenaufkommens heute von ganz besonderer Bedeutung bei der Erteilung solcher Kredite sein. Es sind daher seitens der Veredeler genaue Angaben über die Möglichkeit der Rückzahlung des erhaltenen Kredites in unwandelbaren Devisen zu machen.

Man könnte sich vorstellen, daß Nachahmungen des Tredefina-Kredites gerade heute im Zeichen der Devisenknappheit sehr günstige Wirkungen auf den aktiven Veredelungsverkehr und damit auch auf unseren Außenhandel und nicht zuletzt auch hinsichtlich unserer Rohstoffknappheit haben könnten. Wenn auch andere Länder solche Rohstoffkredite, natürlich in verantwortlichem Ausmaße, zur Verfügung stellen würden, könnte der Devisendruck in Deutschland herabgemindert werden und es wäre damit gleichzeitig ein Schritt zur Belebung des Welthandels getan, der nur im Interesse aller Länder sein kann.

2. Die Möglichkeiten der Finanzierung des aktiven Veredelungsverkehrs.

Während beim Lohnveredelungsverkehr das Problem der Finanzierung nicht von Bedeutung ist, da der ausländische Auftraggeber Eigentümer der zu veredelnden Ware bleibt, und sich dieser Verkehr gerade in Zeiten großen Kapitalmangels und schlechter Finanzierungsmöglichkeiten stets dadurch auszeichnete, daß seine Durchführung auch dem kapitalschwachen Unternehmer möglich war, sind beim Eigenveredelungsverkehr meist beträchtliche Mittel für den Einkauf ausländischer Rohprodukte erforderlich. Diese müssen auch oft für einen längeren Zeitraum zur Verfügung stehen, da zwischen Einkauf dieser Produkte und der Ausfuhr nach ihrer Veredelung eine geraume Zeit vergehen kann.

Neben der Möglichkeit der Einspannung des Tredefin-Kredits in die Finanzierung des aktiven Veredelungsverkehrs sollen nun die besonders durch die Devisenzwangslage in Deutschland bestimmten Finanzierungsmöglichkeiten des deutschen Veredelers aufgezeigt werden. Wir wollen dabei von den bereits erwähnten Subventionsmöglichkeiten und von den auch im übrigen Außenhandel üblichen Finanzierungsarten absehen und nur diejenigen Arten nennen, die besonders für die Finanzierung des aktiven Eigenveredelungsverkehrs geeignet sind. Es sind dies die Finanzierungsmöglichkeiten im Wege der Rohstoffkreditgeschäfte und der Dreiecksgeschäfte.

Beim Rohstoffkreditgeschäft, das eine Abart des Kompensationsgeschäfts darstellt, können „fällige Kreditverpflichtungen aus der Rohstoffeinfuhr auf Grund einer verbindlichen Zusage der zuständigen Devisenbehörde durch Verwendung der Ausfuhrerlöse für die aus diesen Rohstoffen hergestellten Erzeugnisse abgedeckt werden".[31] Es

[31] RE. 88/36. DSt. — 31/36. UeSt. v. 1. 7. 1936 A I.

liegt daher nahe, das Rohstoffkreditgeschäft als besonders geeignete Finanzierungsart für den aktiven Veredelungsverkehr anzusehen.

Nun erlaubt unsere heutige Devisenlage aber keineswegs die uneingeschränkte Ausnutzung dieser Möglichkeit. Die Rohstoffkreditgeschäfte sind vielmehr starken Beschränkungen unterworfen. Die für solche Geschäfte jeweils für die einzuführende Ware zuständigen Überwachungsstellen dürfen Genehmigungen zu deren Durchführung nur dann erteilen, „wenn sie die für bestimmte Ausfuhren notwendige Rohstoffeinfuhr nicht mit Hilfe der ihnen für die Erteilung von Devisenbescheinigungen zur Verfügung stehenden Mittel (Bardevisen, Rembourse, Tredefinakredite, Zahlungswertgrenzen für Zahlungs- und Verrechnungsabkommen) ermöglichen können".[32] Die Anwendung des Rohstoffkreditgeschäftes ist also nur in den Fällen möglich, wo es sich um zusätzliche Geschäfte handelt. Ferner müssen natürlich die Devisenverpflichtungen aus dem Rohstoffbezug mit den Devisenerlösen der entsprechenden Fertigwarenausfuhr vollständig abgegolten werden können, wobei der Abschluß eines entsprechenden Ausfuhrgeschäftes gleichzeitig nachgewiesen werden muß. Darüber hinaus muß sich ein Ausfuhrüberschuß von mindestens 30% des Ausfuhrerlöses bei Rohstoffkreditgeschäften ergeben. Vollständig unzulässig sind sie dann, wenn die Einfuhr des Rohstoffes aus einem Verrechnungsland erfolgen soll und ferner bestehen solche Einschränkungen auch mit einigen anderen Ländern. Nicht statthaft ist auch der Barkauf von Rohstoffen neben der Ableistung der auf Kredit zur Ausfuhr nach Veredelung bezogenen Rohstoffe.

Die Laufzeit des Rohstoffkredits muß mindestens 30 Tage betragen und richtet sich regelmäßig nach der Dauer des Einkaufs-, Veredelungs- und Lieferrungsprozesses der betreffenden Rohstoffe.[33]

Unter besonderen Voraussetzungen besteht beim Rohstoffkreditgeschäft die Möglichkeit, dritte Länder in das Geschäft einzubeziehen. Das ist unter Umständen dann möglich, wenn der Rohstofflieferant für die aus den gelieferten Rohstoffen hergestellten Fertigwaren keine Verwendung hat, oder wenn er von den Fertigwaren besondere Eigenschaften verlangt, die nur durch Verarbeitung von Rohstoffen aus anderen Ländern zu erzielen sind. Letzteres ist wiederum nur dadurch möglich, daß in manchen Fällen der Identitätsnachweis der ein- und ausgeführten Waren seitens der Überwachungsstelle nicht verlangt wird. Es sind also dann die sog. Dreiecksgeschäfte möglich, die bei allen anderen Kompensationsgeschäften grundsätzlich verboten sind.[34]

Besteht bei den Rohstoffkreditgeschäften zwischen der Fälligkeit der Verbindlichkeit aus dem Rohstoffbezug und dem Eingang des Ausfuhrerlöses eine längere Frist, „so muß diese durch einen ausländischen Bankkredit überbrückt werden, der gewöhnlich durch Rem-

---

32 Richtlinien zum Devisengesetz v. 22. 12. 1938. IV. 12. (2).

33 Vgl. RE. 88/36. DSt. — 31/36 UeSt.

34 Vgl. RE. 177/34 DSt. — 36/34 UeSt. II.

bourse oder Lombard gesichert ist. Mit Genehmigung der Reichsbank können hierzu Stillhalte-Kredite in Anspruch genommen werden".[35]

Die Verhältnisse liegen nach den gemachten Ausführungen also so, daß das Rohstoffkreditgeschäft auch beim aktiven Veredelungsverkehr keinesfalls allgemein durchführbar ist. Es kommt ein solches nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen in Frage. Dennoch darf nicht verkannt werden, daß diese Voraussetzungen beim aktiven Eigenveredelungsverkehr noch am günstigsten sind.

Es ist also im allgemeinen, wenn nicht genügend eigene Mittel vorhanden sind, zunächst die auch bei anderen Einfuhrgeschäften üblichen Finanzierungsmethoden anzuwenden, etwa die Inanspruchnahme eines inländischen Bankkredits, auf Grund dessen nach vorgeschriebenem Instanzenweg die erforderlichen Devisenbeträge bereitgestellt werden können. Zur Finanzierung der Ausfuhr dürfte dann dem Rembourskredit besondere Bedeutung zukommen. Darüber hinaus aber bietet, wie im vorigen Abschnitt geschildert, der Tredefina-Kredit die beste Finanzierungsmöglichkeit beim aktiven Eigenveredelungsverkehr.

C. Schlußteil.

AUSBLICK

(unter besonderer Berücksichtigung der Eingliederung Österreichs und der Tschechei in das deutsche Reichsgebiet).

Mit der vorliegenden Untersuchung sollte versucht werden, aufzuzeigen, welche Bedeutung dem aktiven Veredelungsverkehr über seine zoll- bzw. handelspolitischen Funktionen als Ergänzung der Schutzzollpolitik hinaus in Anbetracht der heutigen deutschen Devisenlage für die deutsche Zahlungsbilanz zuzuerkennen ist. Weiter sollte gezeigt werden, welche Probleme sich aus der damit verbundenen Forderung nach einer Ausweitung des aktiven Veredelungsverkehrs für die deutsche Industrie ergeben.

Wir sind dabei zu dem Ergebnis gekommen, daß bei zahlungsbilanzmäßiger Betrachtung dem aktiven Veredelungsverkehr insofern heute große Bedeutung zukommt, als er sich im Gegensatz zu den anderen Außenhandelsumsätzen durch geringere Elastizität auszeichnet. Er ist daher in der Lage, einer Schrumpfungstendenz im Außenhandel entgegenzuwirken und damit der Zahlungsbilanz einen Aktivposten zu erhalten. Abgesehen davon, hat sich der aktive Veredelungsverkehr für Deutschland auch von jeher durch eine im Verhältnis zu seinem Umfang außerordentlich hohe Aktivität ausgezeichnet, die gerade heute besondere Beachtung verdient.

[35] Hanns-Georg Frhr. v. Willisen: Die neue deutsche Devisenpolitik. Greifswald 1937. S. 41.

Im problematischen Teil der Arbeit kamen wir zu dem Ergebnis, daß bei der Notwendigkeit, diesen Verkehr unter dem Zwang Deutschlands zum Außenhandel nach Möglichkeit zu fördern, ungünstige Begleiterscheinungen für die deutsche Industrie und für die gesamte Volkswirtschaft auftreten können. Wir stellten fest, daß Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen, ungerechtfertigte Ausnutzungen aber auf jeden Fall zu verhindern seien. Dabei ist die Forderung nach zusätzlicher Ausfuhr durch den aktiven Veredelungsverkehr besonders hervorzuheben.

Besondere Beachtung soll nun noch in kurzen Ausführungen der Eingliederung Österreichs und des Sudetenlandes sowie des Protektorats Böhmen und Mähren in das deutsche Reichsgebiet mit Hinblick auf den aktiven Veredelungsverkehr geschenkt werden.

Durch die Eingliederung Österreichs entfällt natürlich der bisherige deutsch-österreichische Veredelungsverkehr. Der gesamte Veredelungsverkehr im früheren Nachkriegsösterreich war beträchtlich. Während der gesamte österreichische Außenhandel stark passiv war, zeigte auch hier, wie im Altreich, der Veredelungsverkehr eine außerordentlich große Aktivität. Der Anteil der Ausfuhr im Veredelungsverkehr an der Ausfuhrziffer des Spezialhandels betrug 1934 20%, 1935 19,5% und 1936 17,5%. Ein insgesamt passiver Veredelungsverkehr (aktiver und passiver Veredelungsverkehr zusammen) bestand nur mit der Tschecho-Slowakei und Japan. Obgleich Deutschland unter den einzelnen Ländern die wichtigste Rolle spielte, bestand jedoch mit fast allen Ländern der Erde ein umfangreicher Veredelungsverkehr, der wertmäßig für die Einfuhr im Veredelungsverkehr das 7 bis 8fache, für die Ausfuhr fast das 9fache der österreichischen Umsätze im Veredelungsverkehr mit Deutschland ausmachte. Nachstehende Tabellen lassen diese Tatsachen ohne weiteres erkennen.

Der Veredelungsverkehr Österreichs mit den wichtigsten Ländern im Jahre 1936 (aktiver und passiver Veredelungsverkehr zusammen).[1]

Länder:	Einfuhr:		Ausfuhr:	
	in q	in 1000 S.	in q	in 1000 S.
Deutschland . . .	46 570	10 225	46 896	19 998
Italien	7 611	3 078	19 445	10 024
Polen	8 082	1 358	13 975	7 092
Rumänien	27 606	2 305	13 541	10 058
Schweiz	8 711	8 723	14 343	11 146
Südslawien	4 893	534	22 035	10 783
Tschecho-Sl. . . .	100 314	27 413	35 568	17 656
Ungarn	90 426	4 116	44 917	9 873
Belgien	1 880	418	4 059	2 236
Albanien	1	1	5 196	1 226
Bulgarien	20	5	11 237	3 484

[1] Jahresheft der Statistik des Außenhandels Österreichs. 1936. Wien 1937. Seite 10/11.

Länder:	Einfuhr:		Ausfuhr:	
	in q	in 1000 S.	in q	in 1000 S.
Frankreich	4 995	1 751	9 364	7 158
Griechenland	77	15	6 184	1 920
Großbritannien	9 057	6 630	25 478	11 837
Niederlande	2 434	593	10 314	6 633
Norwegen	61	11	2 025	2 478
Schweden	5 964	292	4 230	5 721
Spanien	234	28	1 239	1 178
Türkei	217	51	5 439	2 536
Brit.-Indien	161	16	8 101	6 038
Japan	4 959	3 621	1 236	386
Palästina	1	1	2 005	1 054
Ägypten	16	28	3 676	1 527
Marokko	3	1	3 483	5 158
Südafrika	1	0	3 182	3 674
USA.	15 792	1 509	6 139	3 791
Argentinien	15	3	3 530	1 384
Insgesamt:				
1936	367 750	74 785	355 829	176 168
1935	329 389	74 416	385 486	177 317
1934	398 165	80 241	332 398	174 826

q = Meterzentner.

Österreichs Außenhandel 1934 bis 1936, (einschl. Gold und Silber). in 1000 S.[2]

	Einfuhr	Ausfuhr	Saldo
1934	1 171 114	874 281	— 296 833
1935	1 219 777	907 210	— 312 567
1936	1 268 084	967 283	— 300 801

Deutschland mußte mit der Eingliederung Österreichs ein Gebiet mit beträchtlichem Zuschußbedarf an Roh- und Halbstoffen übernehmen. Ein Ausfuhrüberschuß besteht für Österreich nur bei den fertigen Waren. Ihr Anteil beträgt bei der Einfuhr nur 31%, bei der Ausfuhr dagegen 67% in den genannten Jahren. Es wird künftig die Möglichkeit bestehen, diesen Überschußbedarf z. T. im großdeutschen Reiche auszugleichen. Dennoch ist zunächst damit zu rechnen, daß in der nächsten Zeit in Österreich die devisenpassiven Kräfte stärker sein werden als die devisenaktiven. Daraus ergibt sich zwingend die Notwendigkeit, die Ausfuhrleistung der österreichischen Wirtschaft zu erhöhen.[3] Der Veredelungsverkehr aber, insbesondere mit den neuen

[2] Jahresheft der Statistik des Außenhandels Österreichs. 1936. Wien 1937.

[3] Vgl. Frankfurter Zeitung vom 10. Mai 1938. Auszug aus der Rede des Staatssekretärs Brinkmann in der Wiener Handelskammer.

Nachbarstaaten, scheint auch fernerhin für das Großdeutsche Reich gute Absatzmöglichkeiten zu versprechen. Dabei wird nach der nunmehr erfolgten Eingliederung der Tschechei (Böhmen und Mähren) vor allem der große Passivsaldo verschwinden, der noch vor der Eingliederung Österreichs mit der Tschecho-Slowakei bestand. Dieser passive Veredelungsverkehr Österreichs mit der Tschecho-Slowakei wurde vorwiegend in Böhmen und Mähren einschließlich dem Sudetenland durchgeführt und stellt nun, nachdem auch die Tschechei deutsch geworden ist, kein devisenpolitisches Problem mehr dar. Die alten Beziehungen zu den übrigen Nachbargebieten des früheren Österreichs werden aber infolge der deutschfreundlichen Haltung dieser Länder wohl auch weiterhin bestehen bleiben, was in besonderem Maße auch für den aktiven Veredelungsverkehr gilt, während dieser mit den sogenannten „großen Demokratien" (England, Frankreich und USA.) wahrscheinlich zunächst stark zurückgehen wird, da diese infolge der durch die Eingliederungen eingetretenen politischen Spannungen deutsche Waren und Leistungen auszuschalten versuchen werden, wie uns die Erfahrung in solchen Fällen stets gelehrt hat.

Mit der Eingliederung des Sudetenlandes im Oktober 1938 wurde für Deutschland ein außerordentlich wertvolles Wirtschaftsgebiet gewonnen, das sich durch seinen sehr hohen Industrialisierungsgrad auszeichnet und darin in der Welt nur von Belgien und Großbritannien übertroffen wird. Es war im Gegensatz zu Österreich kein geschlossener Wirtschaftsraum. Es bildete vielmehr im Grunde mit den angrenzenden deutschen Industriebezirken ein einheitliches Wirtschaftsgebiet, das durch die Grenzziehungen bisher getrennt war. So bauen sich „die Exportindustrien in Sachsen und in den Sudetenländern ... auf den gleichen Grundlagen, in erster Linie auf den Arbeitskräften der nordböhmischen Randgebirge auf; einzelne sächsische Gewerbe wie die Musikinstrumentenherstellung sind von Sudetendeutschen begründet worden, umgekehrt ist die nordböhmische Wirkerei und Strickerei von Sachsen herübergewandert .. Die naturgegebene Verbundenheit beider Gebiete war allerdings nie völlig zu zerstören. Es blieb immer bei dem Grenzverkehr der Arbeiter und dem Lohnveredelungsverkehr der Fabriken".[4] Diese Verkehre fallen nun fort. Andererseits wären aber auch wieder zwischen dem Sudetenland und dem tschechischen Restgebiet für Deutschland aktive Veredelungsverkehre erforderlich gewesen, da im Sudetenland der überwiegende Teil der tschechischen Industrie lag. Um die wirtschaftlichen Bindungen des Sudetenlandes mit dem tschechischen Restgebiet nicht abreißen zu lassen, wurde deutscherseits seiner Zeit durch die Verordnung vom 14. Oktober 1938 erlassen, daß die Einfuhr von Waren tschecho-slowakischen Ursprungs in das Sudetenland zollfrei erfolgen kann, sofern die Tschecho-Slowakei bei sudetendeutschen Waren im Rahmen des bisherigen Verkehrs gleichermaßen verfahren hätte. Die Eingliederung des Sudetenlandes

[4] Frankfurter Zeitung vom 13. Oktober 1938. Sudetendeutsche Ausfuhrspezialitäten.

ist durch die inzwischen erfolgte Einverleibung des restlichen Böhmens und Mährens als Protektorat in das deutsche Reichsgebiet aber nur ein Übergangsstadium in der tschechischen Frage gewesen. Die erwähnten Schwierigkeiten sind nunmehr nach der Einverleibung der gesamten Tschechei beseitigt worden.

Es kann in diesem Zusammenhang nicht näher auf die große Bedeutung Böhmens und Mährens für die deutsche Wirtschaft eingegangen werden. Hier soll lediglich kurz auf die bisherige Gestaltung und die voraussichtliche Entwicklung des Veredelungsverkehrs in dem neuen deutschen Protektorat hingewiesen werden.

Die ehemalige Tschecho-Slowakei war ein sehr vielseitiges Veredelungsland, dessen industrieller Apparat überwiegend in der Tschechei, also dem heute deutschen Gebiet, lag. Dabei war allerdings der wichtigste Teil dieses Gebietes schon durch die Abtretung des Sudetenlandes an Deutschland gefallen. Aber auch im übrigen Böhmen und Mähren sind zahlreiche wichtige Industrien ansässig, deren Standorte vor allem Prag, Pilsen, Brünn, Mährisch-Ostrau und Zlin (Lederindustrie) sind. Betrachten wir den Außenhandel der ehemaligen Tschecho-Slowakei für das Jahr 1937 in unserer Aufstellung

Außenhandel der Tschecho-Slowakei 1937[5]

in Mill. K.	Einfuhr	Ausfuhr
Rohstoffe	6 299,5	2 371,8
Fertigfabrikate	3 257,3	8 598,8
Lebensmittel und Getr. . . .	1 203,2	975,4
Lebende Tiere	205,3	6,7
Insgesamt[6]	10 966,3	11 982,7

so kann festgestellt werden, daß reichlich 70% auf den Export von Fertigwaren entfielen und gut 55% der Gesamteinfuhr die Rohstoffversorgung für diesen Export beansprucht. Diese Zahlen können ohne weiteres für das ehemals tschechische Gebiet zugrunde gelegt werden, da die abgetrennte Slowakei vorwiegend Agrarcharakter trägt. Die Industrien in dem ehemals tschechischen Gebiet waren also vorwiegend exportorientiert und nur ein verhältnismäßig kleiner Teil der Produktion diente der Verwendung im eigenen Lande.

Bei einer im Verhältnis zu dem Produktionsumfang relativ beschränkten Rohstoffdecke und der Notwendigkeit, die hergestellten Erzeugnisse wieder ausführen zu müssen, hatte der zollfreie Veredelungsverkehr in der ehemaligen Tschecho-Slowakei eine große Bedeutung. So betrug beispielsweike die Gesamteinfuhr zur Veredelung im Jahre 1937 436,913 Mill. K., während die Ausfuhr sich auf 1 622,652 Mill. K. belief, woraus die hohe Aktivität des ehemals tschechoslowakischen Veredelungsverkehrs hervorgeht. Die Veredelung er-

[5] Monatliche Übersicht des Außenhandels der tschechoslowakischen Republik. Spezialhandel. Dezemberheft 1937. S. 1886.

[6] Einschl. Gold und Silber.

streckte sich entsprechend der Vielseitigkeit der tschechischen Industrie auf fast alle Warengattungen.

Wir können weiter feststellen, daß die Ausfuhr im Veredelungsverkehr 13,5%, die Einfuhr nur 4% der Gesamtausfuhr bzw. Einfuhr ausmachte. Ein großer Teil des für die ehemals tschechische Industrie aktiven Veredelungsverkehrs kommt durch die Eingliederung dieser Industrie sowie durch den schon im Frühjahr 1938 vollzogenen Anschluß Österreichs in Fortfall. In erhöhtem Maße werden die Veredelungsindustrien sogar in den Produktionsprozeß für den Inlandsbedarf des gesamten großdeutschen Reiches eingeschaltet werden müssen. Dagegen werden wir andererseits bestrebt sein, die Veredelungsverkehre mit den übrigen Nachbarstaaten aufrechtzuerhalten, soweit diese nicht aus politischen Erwägungen heraus eine Diskriminierung deutscher Waren vornehmen, womit insbesondere, wie bereits erwähnt, bei England, Frankreich und USA. zunächst gerechnet werden muß. Die Entwicklung des Veredelungsverkehrs wird hier also im allgemeinen ähnlich wie im Falle Österreichs verlaufen.

Wir haben weiter in unseren Ausführungen zum Ausdruck gebracht, daß der deutsche Außenhandel 1938 bereits wieder rückschrittlich war und haben die Gründe dafür aufgezeigt. Es wird also künftig in erhöhtem Maße darum gehen, den deutschen Außenhandel in jeder möglichen Weise zu fördern. Hierbei wird auch dem aktiven Veredelungsverkehr steigende Bedeutung zukommen müssen. Fraglich bleibt dabei zunächst, wie weitere Erleichterungen für die Ausübung des aktiven Veredelungsverkehrs bei gleichzeitiger Vermeidung großer Schäden vorgenommen werden können. Naheliegend erscheint dabei die Möglichkeit, die verschiedenen Anträge ganz auf den einzelnen Fall abzustellen und zu beurteilen, wobei an die Stelle allgemeiner strenger Überwachungsvorschriften bezüglich der Identitätskontrolle bei bedenkenlosen Geschäften ganz von den umständlichen Kontrollverfahren abgesehen oder sonst eine den augenblicklichen Verhältnissen angepaßte freiere Regelung gefunden werden könnte, die das nationalsozialistische Verantwortungsbewußtsein der Unternehmer mehr als bisher voraussetzen müßte.

In Anbetracht der Tatsache, daß man in Deutschland in verschiedenen Produktionszweigen unter dem Druck der deutschen Rohstoff- und Devisenlage immer mehr dazu übergeht, Ausgleichsstoffe an Stelle von Naturprodukten herzustellen, taucht natürlich die Frage auf, ob sich diese Umstellung in Produktion und Verarbeitung auch auf den aktiven Veredelungsverkehr auswirken kann. Bisher liegen hierüber keinerlei Zahlen oder Verlautbarungen vor. Es ist aber anzunehmen, daß auch die Veredelungsarbeiten, die in Deutschland für derartige Produkte für den deutschen Konsum erforderlich sind, in Zukunft auch für das Ausland im Wege des zollfreien Veredelungsverkehrs durchgeführt werden. Diese Vermutung ist schon deshalb sehr naheliegend, weil merkwürdigerweise auch das Ausland in steigendem Ausmaße dazu übergeht, diese neuartigen Produkte herzustellen. Das geschieht

teilweise aus ähnlichen Gründen wie in Deutschland, z. B. in Japan und Italien, teilweise aber auch, um mit dem technischen Fortschritt nicht ins Hintertreffen zu kommen, wie in England und USA. Das gilt vor allem für die Textilindustrie. Hierin hat aber Deutschland, unter dem Druck der Verhältnisse, dem Auslande gegenüber einen beträchtlichen Vorsprung erreicht, so daß man annehmen kann, die Veredelungsarbeiten im aktiven Veredelungsverkehr werden sich auch auf dieses Gebiet ausdehnen.

Wir haben mehrfach auf die für Deutschland zwingende Notwendigkeit zur Ausfuhr hingewiesen. Deutschland ist heute an den Stand seiner Wirtschaftsentwicklung gekommen, wo einer weiteren Steigerung der inländischen Produktion eine Steigerung des Exportes vorangehen muß. Dieser Primat des Exportes bedingt sogar eine zeitliche Zurückstellung anderer Aufgaben.[7] Deutschland hat zwar nunmehr durch den Anschluß der Tschechei eine beträchtliche wirtschaftliche Stärkung erfahren und besonders an handelspolitischem Gewicht außerordentlich gewonnen, das sich zwangsläufig in den nächsten Jahren immer stärker bemerkbar machen wird. Nichtsdestoweniger bleibt Deutschland dabei aber auch weiterhin auf beträchtliche Rohstoffzufuhren und somit auf den Export angewiesen. Die Exportleistung wird daher heute auch mehr als sonst ein Gradmesser für die Erteilung von öffentlichen Aufträgen an private Firmen sein. Ebenso wird die Bereitstellung von Devisen künftig in erhöhtem Maße von der Höhe der Devisenerlöse aus eigener Ausfuhr abhängig sein. „Der deutsche Unternehmer hat heute unter dem Zwang zur Ausfuhr seinen staatspolitischen Auftrag und eine hohe Verpflichtung (erhalten), zu deren Erfüllung er sich, unbeschadet aller bestehenden Schwierigkeiten, mit allen Kräften und Energien einsetzen"[8] muß. Bei der Erfüllung dieser Aufgaben scheint uns aber auch der aktive Veredelungsverkehr häufig ein geeignetes Instrument zu sein, dem unter genannten Gesichtspunkten erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt werden muß. Wenn seinen Ausdehnungsmöglichkeiten auch starke Beschränkungen auferlegt sind, so scheinen doch bei intensivster Ausnutzung seiner Anwendungsmöglichkeiten noch weitere Fortschritte erreichbar zu sein. Dabei sind natürlich übertriebene Preisunterbietungen zu vermeiden, die zu keiner Besserung unserer Handelsbilanz, sondern zum regellosen Kampf der deutschen Konkurrenten führen.[9] Aufrichtiges Bemühen um die Ausweitung des deutschen Außenhandels wird jedoch nach den Ausführungen des Reichswirtschaftsministers[10] die staatliche Wirtschaftsführung in jeder nur möglichen Richtung unterstützen.

[7] Vgl. Frankfurter Zeitung vom 4. Dez. 1938. Wiedergabe der Worte des Reichsministers Funk auf der Tagung des Außenhandels in Berlin am 1. und 2. Dezember. Minister Funk über die Förderung des Außenhandels.

[8] Ebenda.

[9] Siehe Anm. 7. Vgl. Ausschnitt aus der Rede Staatsrat Helfferichs.

[10] Ebenda.

Exportmöglichkeit bedeutet heute für Deutschland Lebensmöglichkeit. Der Führer hat in seiner großen Rede am 30. Januar 1939 an den deutschen Exporteur und an die ganze Welt einen bedeutungsvollen Mahnruf gerichtet. Das Motto zur weiteren Arbeit hat der Führer ganz eindeutig ausgesprochen:

„Deutsches Volk lebe, d. h. exportiere, oder stirb!"

LITERATUR-VERZEICHNIS

Bücher, Dissertationen und Sammelwerke.

Antweiler, Bruno: Veredelungsverkehr, in: Staatslexikon 5. Bd. III. Aufl., Freiburg 1932.

Backhaus, Fritz: Exportförderung und Umsatzsteuer. Berlin 1937.

Bidwell, Percy Wells: Drawback, in: Encyclopaedia of the Social Sciences, Vol. 5. New York 1931.

Böhmer, Johann-Friedrich: Zahlungsbilanz und Kontingentierung. Nürnberg 1937.

Bowley, Arthur L.: Elements of Statistics. London 1937.

Bradtke, Gerhard: Die deutsche Devisenbewirtschaftung. Köln 1936.

Brinkmann, Georg: Zollhandbuch für Großbritannien und Nordirland. Berlin 1936.

Brümmer, Wilhelm: Der Veredelungsverkehr mit dem Ausland. Berlin 1925.

— Veredelungsverkehr, in: Handbuch der Staatswissenschaften. 3. Aufl. 1928.

Büsch, Johann Georg: Sämtliche Schriften über die Handlung. 2. Teil. Hamburg 1824.

Claren, Curt: Der zollfreie Veredelungsverkehr mit dem Auslande. Berlin 1931.

Danker, Werner: Hamburg als Transitplatz. Hamburg 1936.

Dowerg, Helmuth: Das industrielle Standortproblem. Hemer i. W. 1935.

Eicke, Rudolf: Warum Außenhandel? Berlin 1937.

Engel, Moritz v.: Der Veredelungsverkehr des österreichisch-ungarischen Zollgebietes. Wien 1904.

Enquête-Ausschuß: (Ausschuß zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft). Untersuchungsausschuß I. 6. 1: Die deutsche Zahlungsbilanz. Berlin 1930.

Eulenburg, Franz: Außenhandel und Außenhandelspolitik. Tübingen 1929.

Forstmann, Albrecht: Der Kampf um den internationalen Handel. Berlin 1935.

Goldschmidt, Walter: Die deutsche Wollindustrie nach dem Kriege und die Wichtigkeit des Veredelungsverkehrs. Berlin 1925 (Manuskript).

Grävell, Walter: Der Außenhandel in der Nationalwirtschaft. Stuttgart 1937.

— Neue Aufgaben der Außenhandelsstatistik, in: Beiträge zur deutschen Statistik. Leipzig 1936.

Gregory, T. E. G.: Tariffs: a Study in Method. London 1921.

Greiff, Walter: Die neuen Methoden der Handelspolitik. Berlin 1934.

Gruntzel, Josef: System der Handelspolitik. Wien 1928.

Guyot-Raffalovich: Dictionnaire du Commerce, de l'Industrie et de la Banque : Admission temporaire.

Haberler, Gottfried: Der internationale Handel. Berlin 1933.

Hartenstein, Hans: Devisennotrecht. Kommentar zum Gesetz über die Devisenbewirtschaftung. Berlin 1935.

Hartisch: Zollhandbuch für die Niederlande. 1. Nachtrag vom 1. Juli 1925. Berlin 1925.

— Zollhandbuch für Belgien. Berlin 1925.

— Der italienische Zolltarif vom 9. Juni 1921 nach dem Stande vom 1. Jan. 1924. Berlin 1924.

Heckel, Max v.: Veredelungsverkehr, in : Handwörterbuch der Staatswissenschaften 8. Band. III. Aufl. Jena 1911.

Heinemann, Bruno: Zollhandbuch für Polen und Danzig. Danzig 1925.

Jessen, Jens: Veredelungsverkehr, in : Wörterbuch der Volkswirtschaft. 4. Aufl. Bd. III. Jena 1933.
Kann, S.: Probleme der Zahlungsbilanz. Würzburg 1935.
Koppe-Blau: Das heutige Devisenrecht. Ergänzbare Sammlung. Berlin 1935.
Lippert, Gustav: Handbuch des internationalen Finanzrechts. Wien 1928.
Ludwig, Kurt: Der zollfreie Veredelungsverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz. Berlin 1927.
Lösener und Lottner: Grundriß des Zollrechtes. Hamburg 1938.
Lusensky, F.: Der zollfreie Veredelungsverkehr. Berlin 1902.
Meerwarth, Rudolf: Einleitung in die Wirtschaftsstatistik. Jena 1920.
Merks-Hoffmeister: Die Technik des zollfreien Veredelungsverkehrs. Hamburg 1930.
Mühlenfels, Albert v.: Transfer. Jena 1926.
— Krisis der Zahlungsbilanzen. St. Gallen 1932.
Niendorf, Ernst: Der zollfreie Veredelungsverkehr. Hamburg 1913.
Observations Préliminaires du Tarif des Douanes, herausg. vom Ministère des Finances, Direction Générale des Douanes. Paris 1933.
Philippovich, Eug. v.: Grundriß der politischen Ökonomie. Einleitungsband des Handbuchs des öffentlichen Rechts. Bd. 2. Teil I. Tübingen 1907.
Schneider, Kurt: Der Welthandel im Clearingverkehr. Berlin 1937.
Troeger, Heinrich: Import und Export nach deutschem und ausländischem Devisenrecht. Stuttgart 1938.
Tschierschky, S.: Der zollfreie Veredelungsverkehr in der Textilveredelungsindustrie. Düsseldorf 1901.
— Die Neuordnung des zollfreien Veredelungsverkehrs. Göttingen 1904.
Wärtig, Leo: Zollhandbuch für die Tschechoslowakei. Berlin 1925.
Weber, Alfred: Industrielle Standortslehre, in : Grundriß der Sozialökonomie Abt. 6. Tübingen 1923.
Weh, Max: Die Landesgrenze als Standortsfaktor, untersucht an der oberbadisch-schweizerischen Grenz-Industrie. Bonn 1932.
Weniger, Heinz: Industrieplanung im Niederelbegebiet. Hamburg 1936.
Willisen, Hanns-Georg, Frhr. v.: Die neue deutsche Devisenpolitik. Greifswald 1937.
Wolff, Otto: Wesen und Bedeutung der Seehafenausnahmetarife der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Quakenbrück 1935.

Aufsätze in Zeitschriften und Zeitungen.

Ahbe, O.: Die Nebenkosten der Warenausfuhr, in: Hamburger Fremdenblatt Nr. 57 v. 26. 2. 1937.
Beckhaus, Reg.-Rat.: Aus der Praxis der Bearbeitung von Veredelungsanträgen, in: Zeitschrift f. Zölle, No. 17 v. 5. April 1932.
Borgius, W.: Der zollfreie Veredelungsverkehr als neues handelspolitisches System, in: Das Handelsmuseum. Wien v. 3. Nov. 1904.
Brümmer, Wilhelm: Der zollfreie Veredelungsverkehr eine Gefahr für die deutsche Wirtschaft, in: Textil-Welt. Berlin. No. 41 v. 8. 12. 1923 u. No. 42 v. 15. 12. 1923.
Colm, Gerhard: Über den Inhalt und den Erkenntniswert der Zahlungsbilanz, in: Weltwirtschaftl. Archiv No. 29. Jena 1929. I., Chronik und Archivalien S. 1.
Fabricius, Helmuth: Der Veredelungsverkehr, in: Devisenarchiv. Berlin. Folge 50 und 51 v. 14. u. 21. Dezember 1937.
Flohr: Der zollfreie Veredelungsverkehr in Deutschland, in: Der praktische Betriebswirt No. 3 v. März 1938.
Grävell, Walter: Außenhandel und Binnenwirtschaft. Berechnung über die Bedeutung von Ein- und Ausfuhr, in: Deutsche Wirtschaftszeitung v. 22. 1. 1937.
Hänselmann: Zur Veredelungsordnung, in: Zeitschrift f. Zölle No. 15. v. 5. Aug. 1929.
— Zum Verfahren im zollfreien Veredelungsverkehr, in: Zeitschrift f. Zölle No. 4 v. 20. Februar 1934.
Hinz, P.: Der Veredelungsverkehr des besetzten Rheinlandes, in: Zeitschrift f. Zölle. No. 2 v. 1. August 1921.

Hoffmeister: Zum Verfahren im zollfreien Veredelungsverkehr, in: Zeitschrift f. Zölle, No. 11 v. 5. Juni 1934.
Holtzendorff, Graf v.: Der zollfreie Veredelungsverkehr, in: Hamb. Correspondent, No. 182 v. 18. April 1928.
Jastrow, J.: Der Sinn des Außenhandels und der Außenhandelsstatistik, in: Jahrb. f. Nationalökonomie u. Stat. Jena 1933. 139. Bd. III. Folge 84. Bd. II. Seite 500.
Kempken, Franz: Erfahrungen im Veredelungsverkehr, in: Kölnische Volkszeitung, No. 38 v. 18. Januar 1927. Düsseldorf.
Kloss, Reg.-Rat: Der zollfreie Veredelungsverkehr im heutigen Wirtschaftsleben. Sein volkswirtschaftlicher Wert, in: Kölnische Zeitung, No. 140 v. 12. 3. 1931.
— Der zollfreie Veredelungsverkehr und die Reichsfinanzverwaltung, in: Zeitschrift f. Zölle, v. 12. Sept. 1930.
— Zur Reform des zollfreien Veredelungsverkehrs, in: Zeitschrift f. Zölle, No. 24 v. 20. Dezember 1930.
Knoblauch, Hanns: Zur Frage des Identitätsnachweises im zollfreien Veredelungsverkehr, in: Zeitschrift f. Zölle, v. 1. April 1922.
Koch, Karl: Abänderungsbedürftigkeit der zollamtlichen Veredelungsordnung, in: Zeitschrift f. Zölle, No. 2 v. 1. Februar 1923.
Kolblin, A.: Umfang und Bedeutung der Hamburger Veredelungsindustrie, in: Wirtschaftsdienst. No. 5 v. 29. 1. 1937.
Kuntze, Kurt: Der Veredelungsverkehr in Deutschland, in: Das Handelsmuseum. Wien, v. 7. u. 14. Januar 1904.
Lusensky, Franz: Zeit- und Streitfragen auf dem Gebiete des zollfreien Veredelungsverkehrs, in: Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin. No. 9 v. 1. Mai 1905.
Müller, W.: Wege der Produktionssteigerung. Reform zur Veredelungsordnung, in: Industrie- und Handelszeitung. No. 292 v. 12. Dezember 1924.
Öhmichen, W.: Zollfreier Veredelungsverkehr, in: Frankfurter Zeitung, No. 670 v. 9. September 1925.
Schmidt, Benno: Zur Geschichte des deutschen Veredelungsverkehrs, in: Zeitschrift f. d. Staatswissenschaft. Tübingen 1906. 62. Jahrg. S. 59.
Schröter, Oberreg.-Rat: Die Veredelung im Inland, in: Zeitschrift f. Zölle, No. 7 u. 8 v. Juli 1922.
Schuchard, Oberreg.-Rat: Die wirtschaftlichen Voraussetzungen des aktiven zollfreien Veredelungsverkehrs, in: Zeitschrift f. Zölle, v. 15. Nov. 1927.
Trott-Helge, E.: Auslandskäufe und Veredelungsverkehr, in: Hamb. Correspondent. No. 554 v. 10. Dezember 1921.
Tschierschky, S.: Neuordnung des zollfreien Veredelungsverkehrs, in: Weltwirtschaftszeitung. No. 30 v. 28. Juli 1922.
Wünnenberg, Zollkomm.: Gedanken über eine Reform der Bestimmungen über den zollfreien aktiven Veredelungsverkehr, in: Zeitschrift f. Zölle, No. 20 v. 20. Oktober 1930.

Ferner:

Akten des Weltwirtschafts-Archivs in Hamburg.
Berichte der Reichs-Kredit-Gesellschaft A.-G., Berlin.
„Wirtschaft und Statistik", insbesondere: Sonderheft No. 14. Berlin 1934: „Die deutsche Zahlungsbilanz der Jahre 1924 bis 1933".
Statistik des deutschen Reichs, auswärtiger Handel des deutschen Zollgebietes, 2. Teil. Darstellungen nach Warengattungen.
Monatliche Nachweisungen über den Außenhandel Deutschlands.
Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich.
Verzeichnis der ständigen Veredelungsverkehre, herausg. v. Rfm. Berlin 1930.
Unveröffentlichtes statistisches Material des Handelsstatischen Amtes in Hamburg und des Statistischen Reichsamtes in Berlin.
Zoll-, Steuer- und Devisengesetze, das Gesetz über die Statistik des Warenverkehrs mit dem Ausland. Berlin 1928. Runderlasse u. a. m.

LEBENSLAUF.

Am 24. Mai 1912 wurde ich, Albert Lehmann, als Sohn des Kaufmanns Friedrich W. Lehmann in Hamburg geboren. Nach vierjähriger Vorschule besuchte ich die Oberrealschule an der Bogenstraße in Hamburg, die ich im Frühjahr 1932 mit dem Zeugnis der Reife verließ.

Ich ging hierauf in die kaufmännische Lehre bei der Norddeutsche Hefeindustrie Aktiengesellschaft, Hamburg-Wandsbek. Nach Beendigung der Lehrzeit übernahm mich die genannte Firma als kaufmännischen Angestellten. Ich fand in dieser Zeit Gelegenheit, mich mit wichtigen Industriebetriebs- und Außenhandelsfragen zu befassen. Am 31. Dezember 1937 verließ ich meinen Arbeitsplatz auf eigenen Wunsch, um mich fortan ausschließlich meinem bereits im Winter 1933 begonnenen volkswirtschaftlichen Studien zu widmen. Ich bestand im Frühjahr 1938 das Examen für Diplomvolkswirte und nahm dann sogleich die vorliegende Arbeit in Angriff.